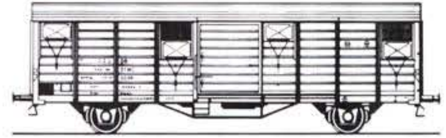
der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT
FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE
DER EISENBAHN

Jahrgang 24





MAI

5/75

TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M

32542

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für den Modelleisenbahnbau und alle Freunde der Eisenbahn

5 MAI 1975 · Berlin · 24. Jahrgang

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Inhalt **Seite**

Die SŽD — ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen ... 129

Olga Müller
Technischer Fortschritt in der Maschinenwirtschaft bei den Sowjetischen Eisenbahnen 130

Aufruf der Kommission Öffentlichkeitsarbeit und Werbung des Präsidiums des DMV ... 131

Wir stellen vor
PIKO-HO-Modell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR ... 133

Ein Modelleisenbahner-Gruß aus der Heldenstadt an der Newa ... 134

Erich und Reiner Preuß
Vor 30 Jahren Slowakischer Volksaufstand ... 136

Hansotto Voigt
Ein neuer Anfang im kriegszerstörten Dresden ... 137

Karsten Flach
Halterung für Meldelampen ... 138

W. Jordan
Ein Jahr DMV-Mitglied ... 140

Günther Feuereissen
Bauanleitung für eine $H0_m$-Schmalspurlok der BR 99^{61} ... 141

Günther Fiebig
Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (2) ... 145

Helmut Kohlberger
Modelleisenbahnen auf der Leipziger Frühjahrsmesse '75 ... 147

Streckenbegehung: Formhauptsignale ... 148

Mitteilungen des DMV ... 149

Wissen Sie schon ... 150

Lokfoto des Monats: 6achsige Diesellokomotive der BR 132 der DR für den Mehrzweckeinsatz ... 151

Lokbild-Archiv ... 152

Wolfgang Kunert
Unser Schienenfahrzeugarchiv: Oberleitungsrevisionstriebwagen M 250.0 der ČSD ... 153

Selbst gebaut ... 3. U.-S.

Titelbild

Unser Beiratsmitglied Joachim Schnitzer hat als Modellbahnbauer einen guten und bekannten Namen. Dieses Brückenmodell auf seiner HO-Anlage besteht aus 864 Einzelteilen. 2694 Nietkopfimitationen wurden von ihm nachgebildet, die Profile selbst gebogen, und 280 Stunden Arbeitszeit hat er dafür aufgewandt.
Das Modell belegte 1972 beim Internationalen Modellbahnwettbewerb mit 100 Punkten den 1. Preis.

Foto: Joachim Schnitzer, Kleinmachnow

Titelvignette

Text siehe Heft 4/75

Rücktitelbild

Die BR 94 der DR spielte in vielen Leserbriefen und auf den Seiten „Der Kontakt" in mehreren Heften eine große Rolle. So dachten wir uns, daß dieses Rücktitelfoto, aufgenommen am 13. September 1974 im Bf Schleusinger Neundorf, mit dem P 19 050 und der 94 1541 viele Leser besonders interessieren wird.

Foto: Wolfgang Scholz, Freital 1

REDAKTION

Verantwortlicher Redakteur:
Ing.-Ök. Journalist Helmut Kohlberger
Typografie: Gisela Dzykowski
Redaktionsanschrift: „Der Modelleisenbahner", 108 Berlin, Französische Straße 13/14
Telefon: 2 04 12 76

Sämtliche Post für die Redaktion ist grundsätzlich nur an unsere Anschrift zu richten. Nur Briefe, die die Seite „Mitteilungen des DMV" betreffen, sind an die Anschrift des Generalsekretariats des DMV zu adressieren.

HERAUSGEBER

Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR
Anschrift des Generalsekretariats:
1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin

Verlagsleiter:
Rb.-Direktor Dipl.-Ing.-Ök. Paul Kaiser

Chefredakteur des Verlages:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze

Lizenz-Nr. 1151

Druck: Druckerei „Neues Deutschland", Berlin

Erscheint monatlich;
Preis: Vierteljährlich 3,— M,
Auslandspreise sind den Zeitschriftenkatalogen des Außenhandelsbetriebes Buchexport zu entnehmen.

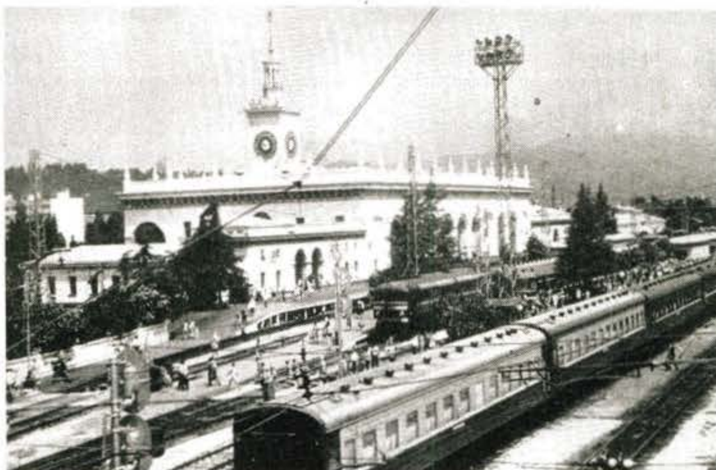
Alleinige Anzeigenannahme

DEWAG-Werbung, 102 Berlin, Rosenthaler Str. 23—31, Telefon: 2 26 27 76, und alle DEWAG-Betriebe und -Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 1
Bestellungen nehmen entgegen: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag — soweit Liefermöglichkeit. Bestellungen in der deutschen Bundesrepublik sowie Westberlin nehmen die Firma Helios, 1 Berlin 52, Eichborndamm 141—167, der örtliche Buchhandel und der Verlag entgegen. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. KVDR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der BUCHEXPORT, Volkseigener Verlag der DDR, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

Die SŽD — ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen

Zum 30. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus

Als vor 30 Jahren die UdSSR und ihre Verbündeten den Hitlerfaschismus zerschlugen, blutete gerade die Sowjetunion noch aus vielen Wunden auf allen Gebieten des öffentlichen und wirtschaftlichen Lebens. So war auch das Eisenbahnwesen in den von den Faschisten zeitweilig okkupierten Gebieten der UdSSR besonders hart betroffen.
Dazu gehörten auch die Strecken der SŽD am Schwarzen Meer und im Kaukasus. Heute präsentiert sich dort, wie überall in der UdSSR, dem Besucher und Eisenbahnfreund ein modernes und leistungsfähiges Eisenbahnwesen.
Dort in den herrlichen Kurorten erholen sich alljährlich nicht nur Tausende Sowjetbürger, sondern auch viele Touristen aus den befreundeten Ländern, so auch aus der DDR. Einer von ihnen, der im vorigen Jahre in Sotschi seinen Urlaub verbrachte, ist unser Leser Michael Behnke aus Halle (Saale). Er sandte uns einige Aufnahmen von den modernen Bahnanlagen und Fahrzeugen der SŽD in Sotschi, die wir im Gedenken an die historische Befreiung des deutschen und vieler anderer Völker Europas durch die Sowjetarmee veröffentlichen.


1


2



3

4

Bild 1 Blick auf das Empfangsgebäude des Bf Sotschi. Im Hintergrund die Ausläufer des Kaukasus.

Bild 2 Das ist der südliche Bahnhofskopf in seinem heutigen Zustand. Natürlich herrscht auch dort, wie auf vielen Streckenkilometern der SŽD, bereits die Elektrotraktion vor.

Bild 3 Vornehmlich Lokomotiven der BR „WL 8" bewältigen die Zugförderung auf der schönen Schwarzmeerstrecke

Bild 4 Aus Richtung Adler, einem weiteren bekannten Badeort, kommend, fährt soeben ein Reisezug in den Bf Sotschi ein

Bild 5 Diesellokomotiven der BR „TEM2", die erstmals im Jahre 1960 gebaut wurde und eine Leistung von 1200 PS hat, sind im Rangierdienst eingesetzt

Fotos: Michael Behnke, Halle (Saale)

OLGA MÜLLER, Berlin

Technischer Fortschritt in der Maschinenwirtschaft bei den Sowjetischen Eisenbahnen

In den nächsten 15 Jahren stehen vor der Maschinenwirtschaft der Sowjetischen Eisenbahnen (SŽD) große Aufgaben, die nur dadurch zu bewältigen sind, daß die Zugkraft der Triebfahrzeuge erhöht und die Geschwindigkeiten gesteigert werden. Es ist deshalb geplant, den Triebfahrzeugpark der SŽD durch neue, leistungsfähige Traktionsmittel zu vervollkommnen.
So ist für die mit Wechselstrom elektrisch betriebenen Strecken ein 8achsige Ellok vorgesehen, die eine Leistung von 10000···12000kW, das sind 1300···1500kW pro Achse, entwickelt. Für diese Maschine wird eine Achslast von 27···30 Mp als besonders günstig von den Fachleuten angesehen. Die ersten drei Prototypen einer solchen Lokomotive mit Nutzbremsung, bezeichnet als BR WL8OR, sind bereits fertiggestellt und befinden sich im Probebetrieb auf den Strecken der Nordkaukasischen Eisenbahndirektion.
Im Plan „Neue Technik" der Hauptverwaltung (HV) Maschinenwirtschaft der SŽD ist für die Gleichstrom-Strecken eine ebenfalls 8achsige Ellok vom Typ WL12 enthalten, die eine Höchstgeschwindigkeit von 120km/h erreichen und eine Leistung von 5200···6000kW erzielen soll. Man plant dabei ferner, daß später diese Werte auf 6000···7000kW werden.
Durch gründliche Untersuchungen des Zentralen Forschungs-Instituts des Eisenbahnwesens der UdSSR (ZNII MPS) ergab sich, daß auch in der nächsten Zukunft auf den nicht elektrifizierten Strecken der SŽD hauptsächlich Diesellokomotiven zum Einsatz gelangen werden. Für den schweren Güterzugdienst benötigt man nach diesen Feststellungen Maschinen mit einer Leistung von 2 × 3000 und 2 × 4000 PS. Deshalb wurden durch das Ministerium für Verkehrswesen der UdSSR Grundsätze aufgestellt, die der Entwicklung und Konstruktion einer Doppel-Diesellokomotive vom Typ 2TE115 mit einer Leistung von 4000 PS je Einheit dienen. Diese Maschine soll mit neuen leistungsfähigen und besonders wirtschaftlichen Viertakt-Dieselmotoren ausgerüstet werden, die jeweils einen Drehstromgenerator antreiben. Neue, wenig störanfällige Fahrmotoren werden mit Gleichstrom gespeist, der aus dem Drehstrom über Halbleitergleichrichter erzeugt wird. Diese Lokomotive besitzt außerdem elektrisch arbeitende Bremsen. Man rechnet nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge damit, daß das Versuchsmuster dieser Lokomotive im kommenden Jahre gebaut werden kann.
Für die Förderung der Reisezüge auf den elektrifizierten Strecken der UdSSR — sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom — wurden für die SŽD in der ČSSR von Škoda leistungsstarke Elloks der Baureihen TschS2T und TschS4T mit einer hohen Zugleistung gebaut. Bei diesen Maschinen wurde die Widerstandsbremse für die volle Lokleistung ausgelegt; sie wird automatisch gesteuert. Die Hauptparameter dieser elektrischen Lokomotiven entsprechen bereits voll den Anforderungen, die die Perspektive stellen wird. Die Elloks sind in der Lage, schwerste Reisezüge mit einer Reisegeschwindigkeit von 110···115 km/h zu fördern.
Im Rahmen der sozialistischen ökonomischen Integration wurden in engster Zusammenarbeit zwischen der HV Maschinenwirtschaft der SŽD, dem ZNII MPS und dem ČSSR-Lieferanten technische Kennziffern für eine 8achsige Doppel-Lokomotive vom Typ TschS200 aufgestellt. Diese Ellok soll eine Leistung von 8000kW erreichen und in der Lage sein, als Höchstgeschwindigkeit 220km/h zu fahren. Die Leistung ihrer Widerstandsbremse wurde mit 10000kW projektiert.
Das Versuchsmuster dieser Maschine hat schon erfolgreiche Probefahrten auf der Magistrale Moskau—Leningrad absolviert.
Auf nicht elektrifizierten Strecken werden im Reiseverkehr Diesellokomotiven eigener Produktion aus Kolomna vom Typ TEP70 mit einer Gesamtleistung von 4000PS und 160km/h Höchstgeschwindigkeit zum Einsatz gelangen. Damit können Reisezüge von 1000t Zuggewicht auf Streckenabschnitten mit einer Steigung von 9‰ noch im Durchschnitt mit einer Fahrgeschwindigkeit von 100km/h und mit einer Reisegeschwindigkeit von 80km/h befördert werden. Der Kraftstoffverbrauch ist infolge des wirtschaftlichen Dieselmotors nicht größer als bei der älteren Lokomotive vom Typ TEP60. Auch in bezug auf ihre Wartung wird die neue Maschine günstigere Eigenschaften aufweisen; so sind zum Beispiel Instandsetzungen in der Regel erst nach 1,2 Millionen Kilometer Laufleistung erforderlich, während im Vergleich die TEP60 bereits nach 750000km zur Ausbesserung gebracht werden muß. Dadurch sinken auch die Reparaturkosten für die neue Lokomotive.
In der weiteren Perspektive denkt man an den Bau einer Diesellokomotive TEP75 mit einer Leistung von 6000 PS je Einheit und einer Höchstgeschwindigkeit von 160km/h, die später dann noch auf 180···200 km/h erhöht werden soll.
Doch allein diese Maßnahmen werden nicht ausreichen, um den ständig steigenden Reiseverkehr in der UdSSR zu bewältigen. Deshalb arbeitet man auch an Projekten für neue und vervollkommnete Triebwagenzüge. Für den Schnellverkehr zwischen Moskau und Leningrad sind bereits 6 Triebwagen fertiggestellt, und im vorigen Jahre folgten weitere 8 Wagen für den Elektrotriebzug EP 200.
Sehr schnell verbreiteten sich bei den SŽD die elektrischen Vorortzüge, die bei allen Eisenbahndirektionen mit Ausnahme der Sabaikalsker und Kasachischen Direktion im Einsatz sind. Sie befördern schon jetzt jährlich mehr als 2 Milliarden Fahrgäste. Die Elektrozüge der BR ER2 und ER9P werden ständig weiterentwikkelt, so wurden allein in den Jahren 1972/1973 über 50 Änderungen an ihnen vorgenommen, die der Erhöhung der Sicherheit, der Lebensdauer der Ausrüstungen, des Brandschutzes sowie des Reisekomforts dienten. Es muß jedoch klar ausgedrückt werden, daß diese elektrischen Züge ER2 und ER9P in ihren Parametern künftig nicht mehr den Anforderungen entsprechen werden, die der Verkehr in den Eisenbahnknotenpunkten Moskau und Leningrad an sie stellen wird.
Für den Vorortverkehr mit starken Reisendenströmen sind Fahrzeugeinheiten mit längeren Wagen und 3 Türen auf jeder Wagenseite, mit Spannungs-Impulsregelung und mit einer Nutzbremsung zweckmäßig. Als Muster für einen solchen Zug kann bereits der mit Gleichstrom betriebene ER22M gelten, von denen zwei schon erfolgreich erprobt wurden.

Auf den nicht elektrisch betriebenen Strecken mit einem Fahrgaststrom von 600 bis 5000 Personen pro Tag und Richtung haben sich Dieseltriebzüge als äußerst wirtschaftlich herausgestellt. Zur Zeit erhalten die SŽD 4teilige Dieseltriebzüge aus der Ungarischen Volksrepublik und 6teilige Einheiten aus Riga.
Unter Einschätzung des Bedarfs an solchen Zügen stellte die HV Maschinenwirtschaft gemeinsam mit dem Produzenten einen Katalog mit den Hauptanforerungen an künftige Import-Dieseltriebzüge auf. Danach soll eine derartige Einheit aus 6 Wagen bestehen, wobei diese Zahl aber variabel bleiben muß.

Auf nicht elektrifizierten Strecken mit einer Reisendenzahl von höchstens 600 pro Tag und Richtung wird auch in Zukunft der Einsatz von Dieseltriebwagen das Rationellste bleiben. An diese Fahrzeuge stellt man die Anforderung, daß sie eine Leistung 900···1000 PS entwickeln und dadurch in der Lage sind, bedarfsweise auch einen Wagen mitzunehmen. Auch für den schweren Rangierdienst ist man dabei, eine neue 8achsige Rangierdiesellokomotive vom Typ TEM7 im Werk Ljudinowsk zu entwikkeln. Im Brjansker Maschinenbauwerk wurde im Jahre 1972 ein Versuchsmuster der Rangierdiesellokomotive TEM5 mit einer Leistung von 1200 PS gebaut, wobei man sich weitgehend an die Diesellok TEM2 hielt, aber neue Viertakt-Dieselmotoren zum Einbau brachte. Speziell für den Einsatz auf der Insel Sachalin im Fernen Osten fertigt man noch Diesellokomotiven TGM7 mit 820 PS Leistung.
Aus diesen Ausführungen geht deutlich hervor, daß zur weiteren Modernisierung des sowjetischen Eisenbahnwesens sowohl die SŽD als auch die Herstellerwerke von Traktionsmitteln für die nächsten Jahre ein großes Arbeitsprogramm zu erfüllen haben.

Ein nachahmenswertes Beispiel!

Aufruf der Kommission „Öffentlichkeitsarbeit und Werbung" des Präsidiums des DMV

Die Aufgabe, immer mehr Mitglieder für den Deutschen Modelleisenbahn-Verband der DDR zu aktiver Mitarbeit zu gewinnen, steht nach wie vor vor allen Bezirksvorständen, Arbeitsgemeinschaften und schließlich vor jedem Mitglied unseres Verbands. Bekanntlich gibt es dafür verschiedene Wege und Möglichkeiten, um diese Aufgabe erfolgreich zu lösen, wie Ausstellungen, Umfragen usw.
Eine gute Möglichkeit wurde aber bisher noch nicht so genutzt, wie das nötig und auch möglich wäre. Die zentralen Punkte, in denen man mit bisher noch nicht unserem Verband angehörenden Modellbahnfreunden leicht in Kontakt kommen kann, sind die Fachgeschäfte des Einzelhandels aller Eigentumsformen. Gewiß, es gibt schon eine Reihe von Aktivitäten in dieser Richtung, indem zum Beispiel die AG ihre Arbeitsabende, Exkursionen, Tauschmärkte, Ausstellungen usw. in den ortsansässigen Fachgeschäften durch Aushänge bekanntgeben, doch wir meinen, daß das noch nicht genügt.



Ein gutes Beispiel fand unser Beiratsmitglied Karlheinz Brust in Erfurt, das er im Bild festhielt: Die dortige in der Nähe des Hauptbahnhofs gelegene Fachverkaufsstelle macht schon rein äußerlich durch einen ansprechenden Daueraushang auf unseren Verband aufmerksam, indem sie sich direkt als „DMV-Spezialverkaufsstelle" bezeichnet.
Die Kommission „Öffentlichkeitsarbeit und Werbung" des Präsidiums des DMV ruft daher hiermit alle BV und AG auf, sich dafür einzusetzen, daß zumindest in jeder Groß- und in jeder Kreisstadt unserer Republik ein Fachgeschäft gewonnen wird, das sich in ähnlicher Weise wie das Erfurter öffentlich zu unserem Verband bekennt. In diesen Geschäften müssen neben Aushängen über die örtliche Arbeit der AG auch Möglichkeiten geschaffen werden, daß Kunden für die Mitarbeit im DMV interessiert werden, entsprechende Auskunft erhalten und man ihnen auch gleich dort Aufnahmeanträge aushändigen kann.
Wir wissen, daß bereits viele Mitglieder unseres Verbandes in Beiräten von Fachgeschäften tätig sind. Es dürfte daher gar nicht so schwer sein, in enger Zusammenarbeit mit dem Handel diese Aufgabe zu lösen und gleiche Interessen miteinander sinnvoll zu verbinden.
Gern werden wir in unserer Fachzeitschrift dafür Platz einräumen, über Erfolge in dieser Hinsicht zu berichten.



1

Das sei niemals vergessen

Am 8. Mai 1975 begehen wir den 30. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus durch die Sowjetunion und ihre Verbündeten.
Wenn wir heute mit modernen und komfortablen Zügen als Freunde der Eisenbahn über die Strecken der Deutschen Reichsbahn fahren, wenn uns auf den Magistralen Reise- und Güterzüge begegnen, die überwiegend von Diesel- oder Elloks gefördert werden, dann sollten wir uns auch einmal vor Augen halten, wie es damals bei Kriegsende im Eisenbahnwesen aussah. Für die Älteren, die es miterlebt haben, eine Erinnerung des Schreckens und des Grauens, für die Jüngeren eine geschichtliche Dokumentation, für alle aber eine Mahnung mehr, sich für die Erhaltung des Friedens einzusetzen.
Die Faschisten hatten die Eisenbahn für den von ihnen angezettelten Krieg als wichtigstes Transportmittel für ihre Aufmarschpläne zu den Überfällen auf viele Länder Europas vorbereitet und dann genutzt.
Doch je länger der Krieg dauerte, um so heftiger schlug die von den Faschisten entfesselte Furie auf Hitlerdeutschland selbst zurück. Zunächst waren es die Luftangriffe anglo-amerikanischer Bomber und in den letzten Kriegsmonaten die Erdkämpfe — hervorgerufen durch die sinnlose Verlängerung eines längst verlorenen Krieges durch die Nazis —, die u. a. vor allem auch die Anlagen und Fahrzeuge der damaligen DR als kriegswichtige Ziele zerstörten.
Nach dem Sieg der Sowjetunion und ihrer Verbündeten gingen vielerorts die Eisenbahner, zum Teil gerade erst aus dem Kriege heimgekehrt, sofort wieder an den Aufbau der Strecken und Anlagen und an die Reparatur noch verwendungsfähiger Fahrzeuge. Unzählige „Aktivisten der ersten Stunde" entwickelten eine große Initiative, um das Eisenbahnwesen für den Wiederaufbau wieder in Gang zu bringen.
Was in den inzwischen verflossenen 30 Jahren mit großer Hilfe und Unterstützung der UdSSR aus der DR in der DDR geworden ist, nämlich ein modernes leistungsfähiges Transportmittel, das sehen wir alle täglich mit eigenen Augen, und dafür danken wir der mit uns brüderlich verbundenen Sowjetunion.

2

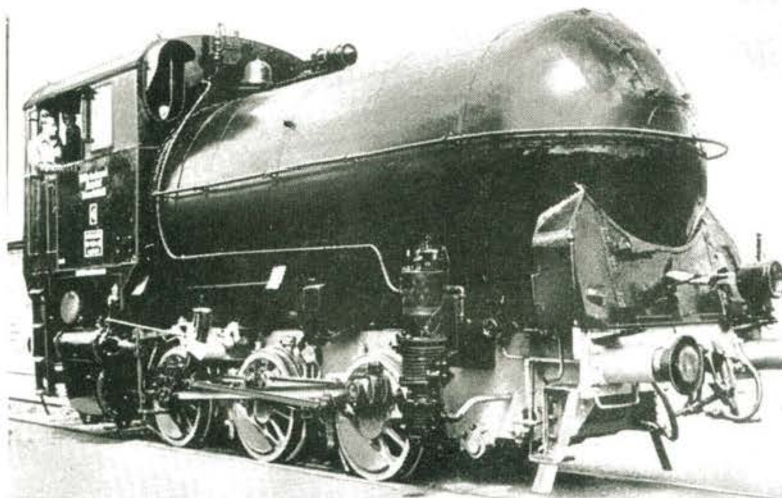


Bild 1 So, wie hier auf dem Bf Saalfeld, sah es bei Kriegsende auf vielen Bahnanlagen aus

Bild 2 Da nach der Zerschlagung des Hitlerfaschismus nicht genügend einsatzfähige Fahrzeuge vorhanden waren, griff man oft zu Notlösungen. So beförderte beispielsweise diese Dampfspeicherlokomotive des jetzigen VEB Chemiefaserkombinat „Wilhelm Pieck", Schwarza, die ersten Berufszüge zwischen Bad Blankenburg (Thür.) und Orlamünde.

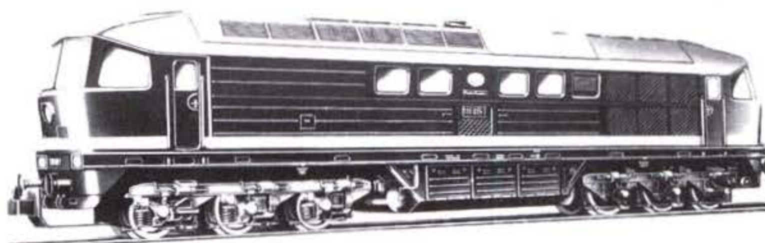
Fotos: Archiv DMV Saalfeld
Archiv CFK Schwarza

WIR STELLEN VOR

PIKO-H0-Modell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR

Alle Freunde der klassischen Nenngröße H0 werden sich freuen, wenn sie erfahren, daß sie in absehbarer Zeit wieder einmal ein neues Triebfahrzeugmodell erhalten, das heute überall auf den Strecken der DR im Einsatz steht. Vom Hersteller, dem VEB K PIKO ist es eine besonders schöne Geste, wenn er diese Neuheit ausgerechnet in dem Jahre herausbringt, in dem wir den 30. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus feiern, handelt es sich doch bei dem Vorbild der BR 130 und ihren Nachfolge-BR 131/132 um Maschinen sowjetischer Produktion, mit deren Lieferung die UdSSR der DDR hilft, die Traktionsumstellung schneller zu vollziehen. Das vorbildgetreue Modell ist gut detailliert ausgeführt und konstruktiv denkbar einfach aufgebaut. Es ist mit automatischem fahrtrichtungsabhängigen Lichtwechsel (A-Licht-Anordnung) ausgestattet und wird fabrikmäßig mit einem Motor geliefert, der in einem der beiden 3achsigen Drehgestelle angeordnet ist. Das Modell besitzt keinen herkömmlichen Rahmen. An den beiden Stirnseiten sind vielmehr zwei aus Plaste gefertigte Bauteile vorgesehen, die einmal je eine Glühbirne und die Beleuchtungseinrichtung aufnehmen, andererseits aber auch gleichzeitig die beiden seitlichen Blechteile durch einfaches Hineinschieben festhalten. Diese Blechteile dienen zur Halterung beider Drehgestelle und des mittig angeordneten Ballastes. So läßt sich das Modell leicht demontieren und ist daher äußerst wartungsfreudig. Der Motor wird lediglich in eine Halterung am Drehgestell von oben eingeklemmt und ist dann bereits einsatzfähig, ohne daß irgendeine feste Lötverbindung oder dgl. notwendig wäre. Angetrieben werden die beiden äußeren Radsätze des Triebdrehgestells, von denen einer Haftreifen besitzt. Doch dürfte sich bei dieser Konstruktion leicht ein 2. Motor im anderen Drehgestell unterbringen lassen. Das Modell besticht durch seine äußerst leisen Laufgeräusche, die durch Verwendung von Kunststoff-Zahnrädern gewährleistet werden.

1



2



3

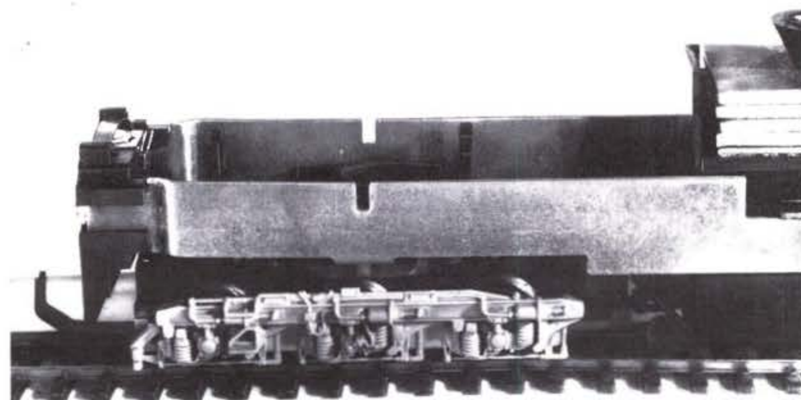


Bild 1 Das PIKO-H0-Modell der BR 130 macht einen schmucken Eindruck. Die detaillierte Ausführung ist so, wie wir sie von PIKO-Modellen her gewohnt sind und läßt daher keine Wünsche offen.

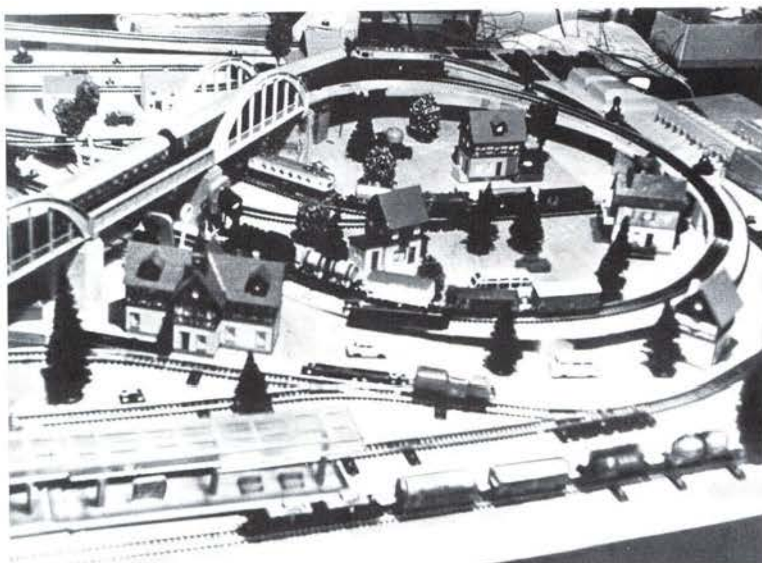
Bild 2 Bei abgenommenem Gehäuse erkennt man den einfachen konstruktiven Aufbau. Die beiden seitlich angeordneten Blechteile werden durch Einschieben in die beiden Plaste-Stirnteile, die außerdem die Beleuchtungseinrichtung aufnehmen, gehalten. Der Motor ist lediglich von oben eingeklemmt, sitzt aber fest in seiner Halterung.

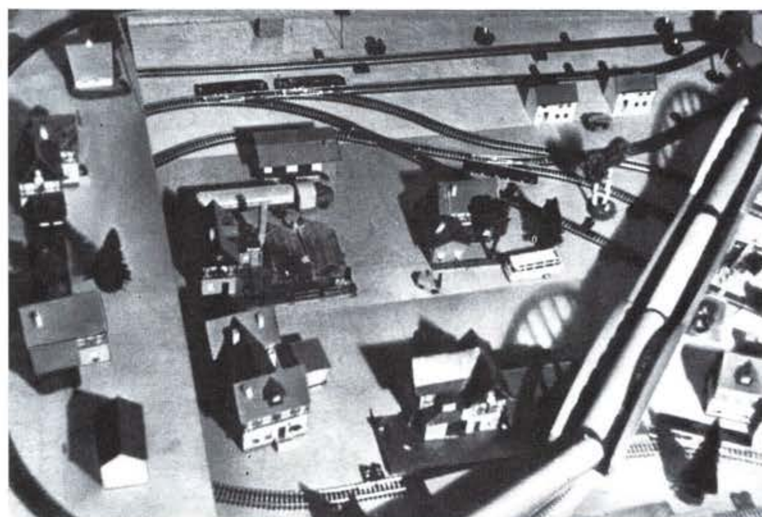
Bild 3 Noch ein Beweis für die filigrane Ausführung: Man beachte die Nachbildung der Drehgestellblenden! In den Kupplungsbügel wird ein Plaste-Kupplungshaken von oben eingeschoben, so daß auch dieses Bauteil leicht auswechselbar ist.

Fotos: Irmgard Pochanke, Berlin

Ein Modelleisenbahner-Gruß aus der Heldenstadt an der Newa


1


2


3

Wir freuen uns ganz besonders, daß wir in den Tagen, in denen wir den 30. Jahrestag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus feiern, unseren Lesern die TT-Heimanlage des sowjetischen Pioniers Sergej Molotkow aus Leningrad vorstellen können.
Er sandte uns vor einiger Zeit einen Gruß aus der Heldenstadt an der Newa, die bekanntlich lange Zeit von den faschistischen Truppen belagert worden war, aber niemals von ihnen erreicht wurde.
Die Eltern dieser Pioniere haben die Kriegstage gewiß selbst noch als Kind erlebt.
„Mit der Modelleisenbahn beschäftige ich mich gemeinsam mit meinem Vater und meinen Freunden seit 1965. Einen großen Eindruck machten auf mich die Modellbahnanlagen, die ich im Jahre 1968 auf der Ausstellung „Das Spielzeug der DDR" in meiner Vaterstadt sah. Danach kaufte mir Vater zahlreiche Artikel aus Ihrer TT-Produktion, die dann schließlich im Jahre 1970 zu einer 2000 mm × 1200 mm großen Anlage verwendet wurden. Einen schematischen Gleisplan dieser Anlage habe ich aufgezeichnet. Wird die Modellbahn nicht betrieben, so hängt sie in Ruhestellung an der Wand. Insgesamt habe ich 14 Weichen und 2 Kreuzungen in die Gleisanlage eingebaut.
Es können jeweils 4 bis 5 Züge gleichzeitig verkehren. Mein Lokomotivpark besteht aus 8 Maschinen, und dazu besitze ich 49 Eisenbahnwagen aller Art. Ihre Zeitschrift lese ich schon mit großem Interesse seit mehreren Jahren ..."
Soweit aus dem Brief Sergej Molotkows, der seine Zeilen übrigens in einem einwandfreien Deutsch niederschrieb.
Wir wünschen dem sowjetischen Schüler und seinen Freunden noch weiterhin viel Freude bei der Beschäftigung mit der Modelleisenbahn. Im Namen der vielen Pioniere in der DDR, die sich auch dem Hobby Modelleisenbahn verschrieben haben, senden wir die herzlichsten Grüße zurück nach Leningrad. Auf gute und ewige Freundschaft! Drushba!

+7,5
+4
+2
±0
±0
+7,5
+3
EG
±0
EG
±0
±0
+1
±0
±0
±0
Bstg.
±0
+7,5
±0
Bstg.
+7,5
±0
1200
2000

Bild 1 Gleisplan in schematischer Darstellung, der aber den Verlauf der Gleise der TT-Heimanlage erkennen läßt

Bild 2 Sergej Molotkow (ganz links) mit seinen Freunden bei der Beschäftigung mit seiner Modellbahnanlage

Bild 3 Wie man sieht, wurde auf eine ausgesprochene Landschaftsgestaltung noch verzichtet. So ist u. a. der Bahndamm der links im Bild verlaufenden ansteigenden Strecke noch nicht mit einer Böschung versehen.

Bild 4 Auch an diesem Bild erkennt man, daß es die sowjetischen Pioniere, wie so viele Modelleisenbahner, nicht abwarten konnten, den Betrieb aufzunehmen, ehe sie an eine Fertigstellung der Anlage gehen.

Fotos: S. Molotkow, Leningrad

Eine Ellok-Veteranin ist die jetzige 169 002-3 der DB, die im Jahre 1909 von der Lokalbahn-A. G. für die Strecke Murnau—Oberammergau beschafft wurde.
Noch immer steht dieser Old-timer, das Vorbild des bekannten PIKO-HO-Modells, im Dienst und verrichtet auf der genannten Strecke treu und brav seinen Dienst. Foto: Bert Jülich, Bad Godesberg (BRD)



Dipl.-jur. Ing. ERICH PREUSS (DMV), Lübbenau, Ing. REINER PREUSS (DMV), Berlin

Vor 30 Jahren Slowakischer Volksaufstand

Exkursion der ZAG Cottbus zu historischen Eisenbahnobjekten

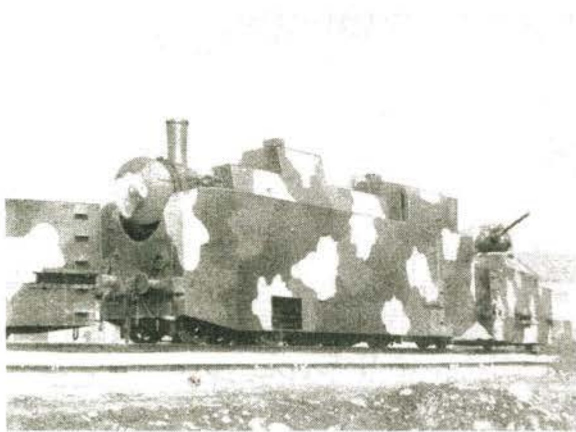


Bild 1 ČSD-Lokomotive Nr. 431 014 im Panzerzug, der jetzt vor der Burg in Zvolen ausgestellt ist

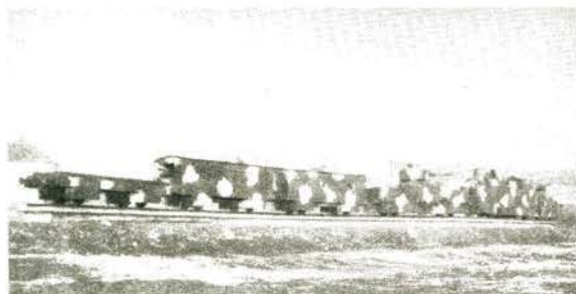


Bild 2 Und hier der komplette Panzerzug als Ausstellungsobjekt

Bild 3 So bewahren die Eisenbahner der ČSD revolutionäre Traditionen für die Nachwelt auf: Die Schmalspurlokomotive U 46 901 als Denkmal im Depot Brezno aufgestellt, erinnert an die Kämpfe der Partisanen.
Fotos: Reiner Preuß, Berlin



Im 30. Jahr der Befreiung vom Faschismus hatte sich die Zentrale Arbeitsgemeinschaft 2/13 Cottbus etwas Besonderes vorgenommen: In Wiederholung einer Exkursion vom Jahr 1973 in die Slowakei fuhren wir im Januar dieses Jahres während des 30. Jahrestages des Slowakischen Volksaufstandes nach Brezno. Sowohl die Zeit als auch der Ort ermöglichten es, an den Feierlichkeiten zum 30. Jahrestag der Slowakei teilzunehmen. und die Exkursion mit Fahrten zu historischen Stätten zu verbinden.
Am 29. August 1944 brach der Slowakische Nationalaufstand aus, indem Partisanenbrigaden die bedeutendsten Zentren der Mittelslowakei besetzten. Am Aufstand beteiligten sich auch Sowjetsoldaten sowie Soldaten der am Kriege gegen Hitler-Deutschland beteiligten Westalliierten, denen die Flucht aus deutschen Gefangenenlagern gelungen war. Die Partisanen trafen auf einen erbitterten Widerstand der deutschen und slowakischen Faschisten. Die größte Hilfe wurde den Aufständischen zuteil, als die Rote Armee ihre Karpatenoffensive einleitete und nach blutigen Kämpfen am Duklapaß am 4. Oktober 1944 gemeinsam mit dem Tschechoslowakischen Armeekorps das Gebiet der Slowakei betrat.
Die Regierung des vom Faschismus abhängigen slowakischen Staatsgebildes rief nach Ausbruch des Aufstandes SS-Einheiten zu Hilfe, die aber nicht mehr in der Lage waren, den Aufstand völlig zu unterdrücken.
Die Waldeisenbahnen in der Slowakei gewährten den slowakischen Freiheitskämpfern beim Nachschub und beim Verwundetentransport eine große Hilfe. Von besonderer Bedeutung waren die Hronec- und die Viglaš-Waldbahn. Deshalb traten bei ihnen auch dadurch die größten Zerstörungen auf. So blieb bei der Viglaš-Bahn keine Lokomotive übrig, und das Heizhaus in Očova wurde total zerstört. Nach der Befreiung waren daher der Neuaufbau in Viglaš und die Ausleihe von Lokomotiven von anderen Bahnen notwendig. Bei der Hronec-Bahn fand man nach der Befreiung kaum noch einen nennenswerten Lokomotivbestand vor. Eine erste Hilfe für sie bedeuteten Lieferungen durch die Firma ČKD.
Bei den Waldbahnfahrten sahen wir gepflegte Gedenkstätten entlang den Strecken in den ehemaligen Partisanengebieten. Das Personal wußte vom Schicksal ihrer Verwandten und Freunde zu berichten. Beeindruckend für uns war auch eine Gedenkfeier in Brezno, wo der gefallenen Helden der Slowakei und der Sowjetunion gedacht wurde.
Vor der Burg Zvolen ist jetzt ein Panzerzug aufgestellt. Diesen hatten klassenbewußte Eisenbahner der Werkstatt in Zvolen innerhalb von drei Tagen nach Ausbruch des Slowakischen Volksaufstandes fertiggestellt. Er fügte den Faschisten auf der unzugänglichen Eisenbahnstrecke Vrutky—Banská Bystrica, die auch den Namen „Strecke des Volksaufstandes" erhielt und die wir während der Exkursion befuhren, schwere Verluste zu. Zwei weitere Panzerzüge wurden aufgebaut, der eine kämpfte zwischen Banská Bystrica und Červena Skala, der andere wurde in Zvolen zerstört. Die Slowakei ist ein an geschichtlichen Erinnerungen reiches Land. Gerade deshalb wurde unsere Winterexkursion in diesem Gedenkjahr, in dem viele Völker Europas den 30. Jahrestag der Befreiung vom Htlerfaschismus feierlich begehen, zu einem ganz besonderen Erfolg.

HANSOTTO VOIGT (DMV), Dresden

Ein neuer Anfang im kriegszerstörten Dresden

— 1. Modellbahnausstellung Weihnachten 1945 —

Der 30. Jahrestag der Befreiung vom Hitlerfaschismus bietet einen guten Anlaß, auch einmal darüber nachzudenken, wie schwierig damals ein neuer Anfang war.
Anfang, das bedeutete 1945 Wiederaufbau. Und wenn bei meiner Betrachtung der Blick auf Dresden gelenkt wird, dann besonders deshalb, weil diese Stadt noch kurz vor Kriegsende sinnlos von anglo-amerikanischen Bombern zerstört wurde. Kilometerweit dehnten sich Ruinenfelder, Zehntausende hatten bei den Angriffen der Terrorbomber ihr Leben und Hunderttausende ihr ganzes Hab und Gut verloren. Und dennoch regte sich bald in den weniger betroffenen Außenbezirken wieder ein neues Leben. Verwaltungszentren wurden eingerichtet, und mit Hilfe sowjetischer Dienststellen wurde auch bald das innerstädtische Verkehrswesen notdürftig wieder in Gang gebracht.
Bei der Beseitigung der Trümmer verstrichen die Monate. Weihnachten rückte heran, das erste Weihnachten im Frieden. Nach langen Jahren der Bedrängnis für viele ein Fest ohne Angst vor Bomben und vor politischer Verfolgung.
Zu Weihnachten gehört nun einmal auch das Freudebereiten und gegenseitige Beschenken. Mit den Einkaufsmöglichkeiten sah es damals natürlich noch sehr bescheiden aus. So entschlossen sich auf Anregung der sowjetischen Militärkommandantur die neuen Stadtväter Dresdens, in den Wochen vor dem Fest eine Weihnachtsmesse „auf die Beine stellen“, um der Bevölkerung wenigstens diese Vorweihnachtsfreude zu bieten.
Auf dieser ersten Weihnachtsmesse, die man in den Räumen eines früheren Rüstungsbetriebes gegenüber vom Bahnhof Dresden-Pieschen eingerichtet hatte, gab es Gegenstände weihnachtlicher Volkskunst und heimatlichen Brauchtums anzuschauen. Der Hauptanziehungspunkt war eine große Modelleisenbahn, in deren Mitte ein Lichterbaum funkelte. Leider existiert von dieser Anlage kein Bild mehr.
Es ist mir nicht bekannt, ob damals auch in anderen Städten eine größere Modelleisenbahnanlage das Weihnachtsfest 1945 verschönte. Auf alle Fälle aber darf man behaupten, daß in den Dezembertagen des Jahres 1945 ein Grundstein für das Modellbahnwesen in unserer Republik gelegt worden ist. Denn diese Ausstellung und die der folgenden Jahre bildeten stets Sammelpunkte begeisterter Anhänger der Modelleisenbahn. Allmählich wurden Arbeitsgemeinschaften gegründet, aus deren Mitgliedern sich die ersten Konstrukteure einer eigenen Modellbahnindustrie entwickelten.
Auch das muß man sich klarmachen: 1945 blieb den meisten Freunden der Modelleisenbahn nur eine passive Möglichkeit des Zuschauens; heute haben wir schon 13 Jahre lang die bewährte Organisation des Deutschen Modelleisenbahn-Verbands der DDR, die Tausenden Möglichkeiten zur aktiven Teilnahme am Bau und Betrieb großer und kleinerer Modellbahnanlagen gibt und Fachwissen und handwerkliches Können fördert.
Aber daran war Weihnachten 1945 keineswegs zu denken. Modelleisenbahnen und Zubehör konnte man auf der Dresdner Weihnachtsmesse nicht kaufen. Für den Einkauf von Brot und Lebensmitteln gab es Marken, und diese reichten gerade für den nötigsten Bedarf. Im ersten Jahrzehnt nach 1945 war die leibliche Versorgung des Vorführpersonals einerModellbahnanlage daher auch ein großes Problem. Ich erinnere mich noch gut, daß wir neben den Koffern mit dem rollenden Material und mit Werkzeug auch noch einen Rucksack Kartoffeln auf eine Ausstellungstournee mitnahmen. Es schadet gar nichts, wenn man deshalb heute noch einmal daran zurückdenkt und es der Jugend berichtet, unter welch primitiven Verhältnissen der neue Anfang sich abspielte. Trotz allem: Die Weihnachtsmesse wurde ein voller Erfolg. Über Besuchermangel war nicht zu klagen. Die Absperrung vor der Anlage mußte mehrfach abgesteift werden; denn sobald auch nur die Züge rollten, ließ der Andrang der Zuschauer nicht nach. Die Vorführung der Anlage machte mir selbst viel Freude, wenn auch die Unvollkommenheit des damaligen Materials manchmal schwer lösbare Probleme aufwarf. Aber es fanden sich immer wieder hilfreiche Hände, und eine damals geschlossene Freundschaft hat Jahrzehnte überdauert. Ein Blick auf die strahlenden Gesichter gerade der jüngsten Zuschauer ließ die Schwierigkeiten rasch vergessen. Was gibt es auch Schöneres, als Freude schenken!
Den Modelleisenbahner wird es sicher interessieren, wie diese Anlage aussah, und weshalb ich damals in der Lage war, innerhalb von 14 Tagen eine 8 m lange Anlage aufzubauen und vorzuführen.
Es gab vor dem Krieg die 1931/32 gegründete „Gemeinschaft der Modelleisenbahnfreunde Dresden“, die alle 14 Tage ihren Klubabend in einem Raum der Gaststätte „Luisenhof“, Weißer Hirsch, veranstaltete. Da der Klubraum aber an anderen Tagen der Woche als Gästeraum diente, konnte das Vorführen von Modellfahrzeugen nur behelfsmäßig auf zusammengestellten Tischen erfolgen. Auf diese Weise hat damals sogar eine richtige Dampflok im Maßstab 1 : 10 des Modellbahnfreundes Kleber ihre Funktion unter Beweis gestellt. Der Lokführer — auf dem Tender sitzend — konnte während der Fahrt die Beine über die Tischkanten hängen lassen.
Als die Firmen Märklin und Trix fast gleichzeitig mit der Produktion von Modelleisenbahnen der Baugröße 00 begannen, entschloß ich mich als damaliger Leiter der Arbeitsgemeinschaft, aus eigenen Mitteln eine transportable Gemeinschaftsanlage zu beschaffen. In dem Klubraum befand sich eine etwa 2 m breite und 60 cm tiefe Nische von 4 m Höhe, die durch Türen abgetrennt wurde. Dahinter hatten die beiden Anlageplatten in der Größe von 4000 mm × 1700 mm aufrechtstehend Platz. Mit Hilfe eines Seiles und einer Umlenkrolle an der Decke der Nische konnten sie bequem aufgerichtet oder herabgelassen werden. Zwei Beinpaare an jeder Platte waren mit Scharnieren innerhalb der untenliegenden Längsrippen angebracht und konnten zum Transport eingeschlagen werden. Die Deckplatte bestand aus 20 mm starkem Sperrholz. Da die Längsrippen etwa 20 cm vom Rand eingerückt waren, gab es dort Raum für die ebenfalls ausklappbaren Fahrpulte, auf denen sich Fahrtrafos und Schalter für Weichen und Signale für die Bahnhöfe befanden. Auf dies Weise konnten wir zum Klubabend jeden Bahnhof mit 1 bis 2 Mann besetzen. Das war natürlich außerordentlich reizvoll und instruktiv, denn konnte doch sogar ein richtiger Fahrplanbetrieb abgewickelt werden.
Die beiden Platten wurden in Längsrichtung aneinander-

geschoben und mit Kistenverschlüssen verriegelt. Die Kabelverbindung der beiden Platten war mit Hilfe von Klemmleisten noch sehr primitiv. Doch immerhin war die Anlage nach etwa einer Stunde Aufbauzeit betriebsbereit.
Die Streckenführung sah einerseits einen Kopfbahnhof vor, von dem 2 zweigleisige Strecken ausgingen. Die eine führte ansteigend „ins Gebirge“, die andere lief hufeisenförmig in ebenem Gelände um die Anlage herum und fing erst nach einer weiteren Kehre in der mittleren Längsachse der Anlage an zu steigen, um sich später mit der ersten Linie zu vereinen. Schaltungsmäßig betrachtet, war es ein Endschleifenbetrieb, der aber bei dem verwendeten Märklin-Gleis mit Mittelleiter keine Probleme mit sich brachte. Die Anlage wurde noch durch ein kleines Bw und durch einen Ablaufberg vervollständigt.
Die landschaftliche Gestaltung steckte auch noch in den Anfängen; einige Hintergrundkulissen in der Längsmitte mußten das Nebeneinander verschiedener Bahnhöfe verdecken. Übrigens war früher auch bei Anlagen mit größeren Spurweiten eine Landschaftsgestaltung nur selten anzutreffen. Die Darstellung der Landschaft war überhaupt erst möglich geworden, nachdem die Eisenbahn vom Fußboden auf die Tischebene gebracht worden war.
Während des Krieges löste sich die Gemeinschaft der Modelleisenbahnfreunde Dresden zwangsläufig auf. Die meisten Mitglieder mußten, wie auch ich, in den Krieg. Die Anlage aber überstand infolge ihres sicheren Standortes den Angriff auf Dresden und die daran anschließende turbulente Zeit.
Als 1945 im November an mich die Frage gerichtet wurde, ob ich bei der Ausgestaltung der 1. Dresdener Weihnachtsmesse mitwirken wolle, sagte ich ohne Bedenken zu. In der Tat war diese transportable Anlage das Richtige für diese Ausstellung, nur war sie den Erfordernissen des Vorführbetriebes anzupassen, also auf zentrale Bedienung umzustellen. Der zwar interessante, aber zeitaufwendige Rangierbetrieb des Kopfbahnhofes mußte entfallen, wobei einige Gleise des Kopfbahnhofes zu Durchgangsgleisen umzugestalten waren. Auch die Bedienungspulte der einen Längsseite wurden auf die hintere Seite verlegt. Für eine Landschaftsgestaltung, wie wir sie heute als selbstverständlich erwarten, blieb damals keine Zeit mehr. Es wurde daher improvisiert: Den Wald hatte der überdimensionale geschmückte Weihnachtsbaum mitten auf der Anlage darzustellen, Bahnhofsgebäude und Stellwerke standen an richtiger Stelle im Gelände, und die Züge rollten. Die kleinen Lokomotiven taten zur Freude aller Zuschauer unermüdlich ihre Pflicht.
Die Anlage wurde 1946 endgültig abgebaut, weil mit dem Gleismaterial ein besonderes Problem im Verkehrsraum von Dresden der Öffentlichkeit anläßlich der Ausstellung „Das neue Dresden“ 1946 vorgestellt werden sollte. Es handelte sich um das Projekt des Einbaus einer Wendeschleife in der Nachbarschaft des Dresdner Hauptbahnhofs in einem Stadtgebiet, dessen Gebäude restlos zerstört waren. Über diese erste „Modellprojektierung“, die ich im Auftrag einer Dienststelle der Deutschen Reichsbahn vorzunehmen hatte, kann in einem weiteren Beitrag berichtet werden.

KARSTEN FLACH (DMV), Dresden

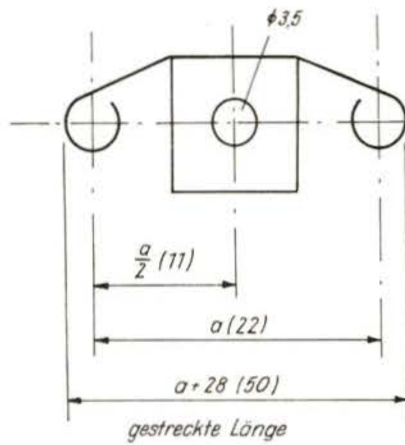
Halterung für Meldelampen

Beim Aufbau von Schaltanlagen für Modelleisenbahnanlagen bildet die Befestigung der Meldelampen immer wieder ein Problem. Häufig wurden schon Beispiele für den Selbstbau von Halterungen veröffentlicht. Alle haben sie jedoch den Nachteil eines hohen Herstellungsaufwands. Deshalb sind sie für den Aufbau größerer Stelltische für Gemeinschaftsanlagen nicht geeignet. Aus diesen Überlegungen heraus entstand die nachfolgend beschriebene Lampenhalterung.
Sie kann als Bestandteil der zukünftigen einheitlichen Gleisbildsystematik für Modelleisenbahnen angesehen werden. Zur Anwendung kommen Kleinstglühlampen, 16V, 0,05A mit Stecksockel H4,5. Das Lockern der Lampen beim Transport, wie es mit Schraubfassungen immer wieder vorkam, wird so vermieden.
Die Halterungen werden aus Weißblech 0,2 bis 0,3mm hergestellt. Aluminium oder anderes Material ist wegen der zu geringen Federkraft ungeeignet.
Die Halterung kann doppelt für Signal-, Gleis- und Weichenmelder und einfach für alle Anwendungen gebaut werden. Bei doppelter Ausführung ist der Abstand der Lichtpunkte variabel. Er ist jedoch bei Gleisbildstelltischen vom Rastermaß abhängig. Eine entsprechende Formel ist auf der Zeichnung angegeben. Wird das Rastermaß 30mm gewählt (Empfehlung!), so muß der Abstand der Lichtpunkte 16,5mm betragen.
Das Maß für die Breite der Befestigungslasche darf dann allerdings nur 8 statt 10mm betragen. Diese Maße ergeben sich aus der gleichschenkligen Anordnung der Meldelampen bei Weichen. Alle weiteren Angaben können der Zeichnung entnommen werden. Die Herstellung ist denkbar einfach. Zu beachten ist, daß zuerst das Befestigungsloch gebohrt wird. Danach wird das T- oder L-förmige Stück mit einer Schere ausgeschnitten. Die Enden werden über 4-mm-Rundmaterial gebogen, damit noch genügend Federkraft vorhanden ist.
Die Befestigung erfolgt mit M3-Schrauben, wobei die Lötöse für den Rückleiteranschluß mit untergeschraubt wird. Dabei ist ferner zu beachten, daß das Trägermaterial bei Verwendung von Senkschrauben mindestens 2mm stark sein muß.
Der Anschluß der Rückmeldeleitung wird an den Lötpunkten der Glühlampen vorgenommen.
Die Lichtpunkte können mit handelsüblichen farbigen Linsen abgedeckt werden.
Die gegenseitige Beeinflussung der Melder ist sehr gering, da der Glühfaden der Lampen noch innerhalb des Rohres liegt und deshalb nur der darüber befindliche Melder leuchtet.

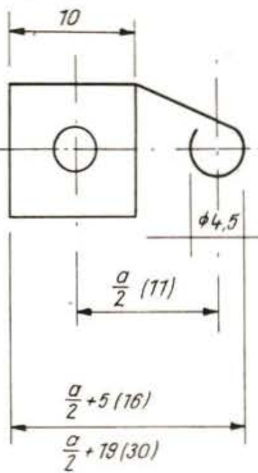
Lampenhalterung

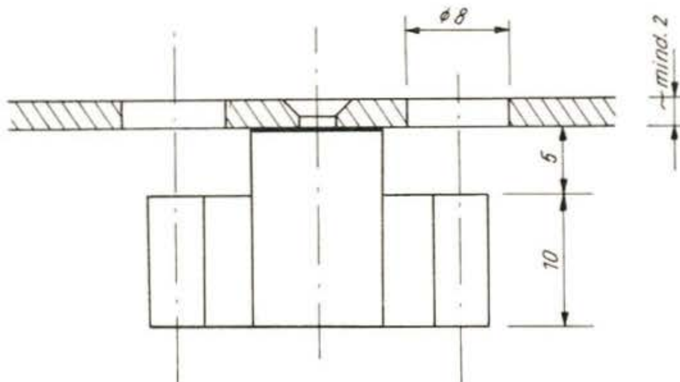
Klammermaße für 40 mm-Raster

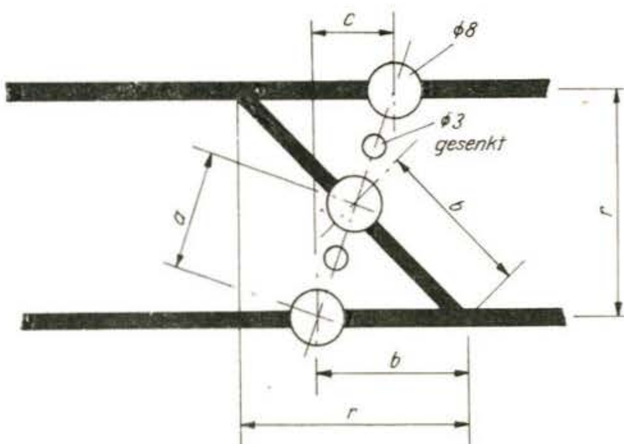
doppelt für Gleis-, Signal- und Weichenmelder



einfach für dritten Weichenmelder







Material:
Weißblech etwa 0,3

r = Rastermaß im Gleisbild
a = Abstand der Lampen
b = Schenkellänge der Weichen
c = Versatz der Lampen

$$a = \frac{1}{2 \cdot \sin 67{,}5^\circ} \cdot r = 0{,}55r$$

$$b = \frac{\sqrt{2}}{2} \cdot r = 0{,}7r$$

$$c = 2 \cdot b - r = 0{,}4r$$

Dr.-Ing. W. JORDAN (DMV), Dresden

Ein Jahr DMV-Mitglied

Gedanken nach einer Sonderfahrt der ZAG Dresden

Am späten Nachmittag kamen wir erst wieder von einer Sonderfahrt nach Hause. Wenn ich mich trotzdem noch am gleichen Abend hinsetze und diese Zeilen niederschreibe, so hat das mehrere Gründe.
„Es müßte mal wieder etwas von uns in unserer Fachzeitschrift erscheinen", hatte einer während der Fahrt gesagt. Er hat damit völlig recht, denn allerhand gibt es zu berichten. Und wenn ich mich deshalb nicht gleich an die Arbeit mache, dann wird es wieder nichts.
Es war eine wirklich schöne Fahrt, am Freitag begonnen, von Dresden über Leipzig—Erfurt nach Arnstadt in Liegewagen, morgens von dort weiter mit einem Regelzug nach Ilmenau und Teilnahme an einer Sonderfahrt des BV Erfurt nach Suhl, deren Attraktion eine der letzten 94er war. Keine Angst, lieber Leser, ich ergehe mich nicht in schon oft geschilderten Einzelheiten über solche Fahrten, dem Fluidum der aufregenden Fotohalte, den Besonderheiten der Landschaft und der Strecke. Aber, daß es eine fabelhafte Lösung ist, mit Liegewagen zu reisen, Anfahrtstrecken bereits nach dem Freitag-Feierabend mühelos, weil weitgehend schlafend, zu bewältigen, verdient wohl hervorgehoben zu werden. Eine gute Sache, die unser ZAG-Leiter, Freund Rolf Fährmann, in schon bewährter Weise organisiert, dabei unterstützt von vielen Helfern aus dem Vorstand, der Familie und der ZAG. Die Liegewagen sind dabei unser rollendes Zuhause, die Basis unserer Unternehmungen. Auch zu Arbeitsberatungen werden sie bei solcher Gelegenheit genutzt. Diesmal fand ein Erfahrungsaustausch mit Freunden der ZAG Erfurt in Arnstadt und in Glauchau mit dort wohnenden Vorstandsmitgliedern unserer ZAG statt. Bei 213 Mitgliedern, die weit verstreut über den ganzen Bezirk der Reichsbahndirektion Dresden wohnen, ist es gar nicht so einfach, ein interessantes Verbandsleben zu entfalten. Aber unsere Leitung hat sich tüchtige Untergruppenleiter herangebildet. Und regelmäßig erfahren wir durch Rundschreiben über Vorhaben und Ergebnisse unserer ZAG-Arbeit.
Vor reichlich einem Jahr war ich noch gar nicht DMV-Mitglied, obwohl ich bereits seit dem 4. Geburtstag meines jetzt 10jährigen Sohnes mit „freundlicher" Duldung meiner Frau Modellbahnanlagen baue. Wie viele Modellbahnfreunde, die von der Redaktion bereits befragt wurden, hielt ich es mit meiner Selbständigkeit und Freizeit damals für nicht vereinbar, Mitglied des DMV zu werden. Undenkbar, etwa an einer Gemeinschaftsanlage mitzubauen oder gar eine ganze Woche lang Ausstellungsbetrieb durchzuhalten. Aber dann veranstaltete die ZAG Dresden ganz in der Nähe meiner Wohnung eine vorweihnachtliche Wochenendausstellung, und ich sagte mir, für zwei Tage und mit meiner Heimanlage könnte ich eigentlich auch mitwirken. Die ZAG hat nämlich nicht, wie die anderen besser gestützten großen bekannten Arbeitsgemeinschaften im Dresdner Raum, eine eigene Großanlage. Ich fragte an, nahm bereits drei Monate später als Gast an einer Ausstellung teil, merkte, daß mein Sohn bei solch aufregender Angelegenheit ein wohltuend ruhender Pol und zuverlässiger Partner war, und staunte, wie meine Frau rasch vom Gemeinschaftsgeist der ausstellenden Modellbahnfreunde mitgerissen wurde. So wurde ich bald darauf — der Mitgliedsnummer nach sogar noch später als meine Frau — in den DMV aufgenommen.
Seitdem haben wir an Sonderfahrten nach Eibenstock und nach Schwerin teilgenommen, die vom BV Dresden bzw. von der ZAG organisiert wurden.
Weil wir uns dieses Jahr vor einer Ausstellung in Freital in der Mitgliederversammlung der Radebeuler Gruppe kurzerhand entschlossen, mehrere H0-Anlagen durch Zwischenstrecken zu verbinden, konnten wir den ungefähr 3000 Besuchern im großen Saal des Klubhauses der Edelstahlwerker mit 25 m Streckenlänge nicht nur einen interessanten Zugbetrieb zeigen, sondern zugleich auch demonstrieren, daß man durchaus von individuellen Heimanlagen zu einer größeren Anlage gelangen kann. Wir alle, die wir daran beteiligt waren, haben aber zugleich dabei gelernt, den „Schritt vom Ich zum Wir" zu gehen. Wir mußten — zugunsten der reibungslosen betrieblichen Gesamtlösung — auf manche Eigenwilligkeiten verzichten und uns dem Willen eines rasch installierten „Telefon-Dispatchers" unterordnen. Das ging gar nicht so einfach, wie es hier beschrieben wird. Aber jetzt auf der Fahrt, da hatten wir schon viele neue gemeinsame Ideen und Vorstellungen über eine für unsere Bedingungen gemäße Abart des SMBS, denn wir müssen in der Verbindung unserer Heimanlagen variabel sein, um uns auf die Räumlichkeiten der Ausstellungen einrichten zu können, so wie es in Großenhain — 14 Tage nach Freital — rasch notwendig wurde.
Ich hatte seitdem noch nie das Gefühl, vom DMV „gegängelt" oder durch meine Mitarbeit überlastet zu werden. Meine Frau hat nun nicht nur Verständnis, sondern wirkt selbst aktiv mit. Welch Wunder, wenn sie sich auf die Feier zum Internationalen Frauentag gefreut hat, welche die ZAG selbstverständlich gestaltete. Aber ich komme schon ins Plaudern, deshalb Schluß und „Fahrt frei" für solche Verbandsarbeit wie in unserer ZAG Dresden.

Nochmals: Die Prager Verkehrsbetriebe

Wie auf S. 8 im Heft 1/75 im Artikel „Die Prager Verkehrsbetriebe" bereits angekündigt, ergeben sich durch den Bau der Metro laufend Veränderungen im Liniennetz der Straßenbahn und des Omnibusverkehrs. So erfuhren nach Teilinbetriebnahme der Metro vor einem Jahr folgende Linien Veränderungen:
Linie 1 verlängert nach Vršovice, Linie 3 (neu, im Frühberufsverkehr) Sokolovská—Vysočany, Linie 6 Radlice—Vršovice, Linie 7 (neu, im Berufsverkehr) Pelc—Tyrolka—Vinohrady, Linie 9 vorerst nur bis Košíře, Linie 10 im Norden nur noch bis Libeň, Linie 13 im Süden nur noch bis Strašnice, Linie 18 im Süden nur noch bis Depot Pancrac, Linie 23 im Süden nur noch bis Nusle, Linie 24 im Norden bis Dáblice verlängert, Linie 25 Dolní Libor—Vysočany, Harfa (nur im Berufsverkehr), Linie 26 Pelc—Tyrolka—Žižkov und Linie 28 (neu) Smíchov—Braník.
Damit bestehen noch 34 Linien, wovon 4 nur im Berufsverkehr und 2 in Naherholungsgebiete verkehren. Außerdem sind jetzt nur noch Großraumwagen der Typen Tatra T1 und T3 im Einsatz.
Im Omnibussektor gibt es keine tarif- und liniennummernmäßige Trennung mehr zwischen Normal- und Eil-Linien. Es verkehren noch 99 Buslinien (101—199), nachts 8 (501—512) mit besonderer Führung. Schaffner sind von allen Nahverkehrsmitteln in Prag zurückgezogen, Fahrscheine sind, wie in Dresden, vorher zu lösen und selbst zu entwerten.

Heiner Matthes

GÜNTHER FEUEREISSEN (DMV), Plauen

Bauanleitung für eine H0$_{m}$-Schmalspurlok der BR 99^{61}

Schmalspurbahnen sind heute Lieblingsobjekte nicht nur zahlreicher Eisenbahnfreunde, sondern auch vieler Modelleisenbahner. Leider gibt es jedoch seit Jahren keine handelsüblichen Modelle mehr, und so erlaubt eben nur der Selbstbau den Betrieb von Modellschmalspurbahnen.
Bei dem dieser Bauanleitung zugrunde liegenden Modell wurden ausschließlich handelsübliche Teile verwendet. Das erleichtert besonders dem Anfänger den Triebfahrzeugbau. Auch ist die Bauzeit wesentlich kürzer, und das kommt sicher dem Terminplan jedes Modelleisenbahners entgegen. Um den Bau in allen Teilen übersichtlich zu halten und ihn auch dem Ungeübten zu ermöglichen, wurde diese Anleitung besonders ausführlich gehalten.

Das Vorbild

1914 lieferte die Firma Henschel & Sohn zwei Lokomotiven mit den Fabriknummern 12879/880 an die damalige Heerestechnische Prüfungskommission. Eine Maschine war als Naßdampf-, die andere als Heißdampflokomotive ausgeführt. Im Rahmen eines Manövers wurden beide auf der Harzquerbahn (1000 mm Spurweite) erprobt. 1917 erwarb die Nordhausen-Wernigeroder Eisenbahn (NWE) zunächst die Heißdampflokomotive, drei Jahre später auch die Naßdampflokomotive. Sie wurden mit den Betriebsnummern 6 und 7 bezeichnet. Die beiden Maschinen wurden und werden vorrangig für den Rangierdienst eingesetzt, da ihre Kurvenläufigkeit durch die starr im Rahmen gelagerten Achsen schlecht ist. Der traditionelle Aufgabenbereich dieser Schmalspurlokomotive, das Bewegen der sogenannten Rollböcke, brachte ihr auch den Spitznamen „Rollbocklok“ ein.

Das Modell

Nachgebildet wurde die Naßdampfausführung 99 6102. Äußerlich unterscheiden sich die Heiß- und Naßdampfmaschine kaum voneinander. Es ist also durchaus möglich, im Modell eine zweite Lokomotive mit der Nummer 99 6101 auszustatten und beide vorbildgerecht zusammen verkehren zu lassen.
Der Fahrwerks- und Getriebeaufbau des Modells ist denkbar einfach, da das bekannte und bewährte TT-Fahrgestell der BR 81/92 ohne wesentliche Änderungen übernommen werden kann. Das garantiert von vornherein einen einwandfreien Lauf der Maschine. Die Zugkraft ist für einen kleinen Schmalspurzug ausreichend. Notfalls können alle Lücken noch mit Bleiballast ausgefüllt werden.
Der Gesamteindruck des Modells ist dem Vorbild gut angepaßt. Das bullige Aussehen dieser gedrungenen Lokomotive ist auch beim Modell vorhanden. Die Hauptmaße wurden weitgehend eingehalten (Bilder 1—4).

Das Material

Die benötigten Materialien lassen sich in jeder guten Fachverkaufsstelle beziehen. Loklaternen und Trichterkupplungen sind bei der AG „Verkehrsgeschichte“ des DMV, 1291 Ahrensfelde, Lindenberger Str. 4, erhältlich. An Modellbahnfreunde, die keine Möglichkeit zur Beschaffung fotografischer Nummernschilder haben, gibt der Verfasser komplette Sätze ab.

Materialaufstellung:

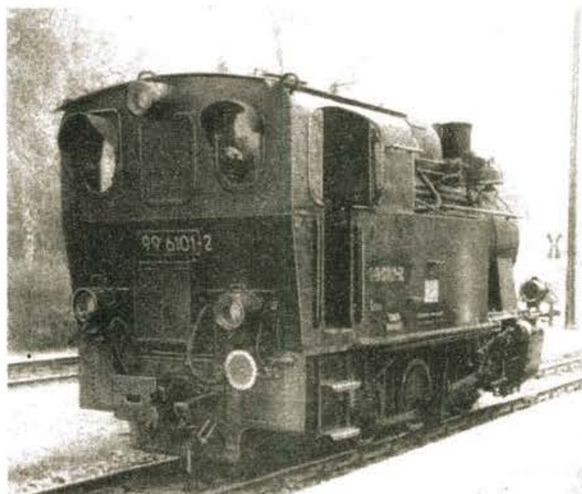
1. 1 Stück BR 92 (TT), VEB Berliner TT-Bahnen
2. 1 Stück Gehäuse BR 92 (TT)
3. 1 Stück Gehäuse BR 55 (H0) VEBK PIKO
4. 1 Satz Nummernschilder und Gattungszeichen
5. 6 Stück Einheitslaternen, Bestell-Nr. L 36
6. 1 Paar Schmalspurtrichterkupplungen, Bestell-Nr. L 29
7. 1 Stück Senkkopfschraube, M 2 × 10

Statt der Trichterkupplungen können natürlich auch TT-Kupplungen angebaut werden. Das erfordert jedoch leichte Abänderungen des Bauplanes.

Bild 1 Das Vorbild des Modells, von vorn betrachtet



Bild 2 Und nochmals das Vorbild, die 99 61 01 — 2 der DR



Das Werkzeug

Dieses ist die wichtigste Voraussetzung für den Bau eines guten Modells und muß deshalb immer in gutem Zustand sein. Verklebte Feilen oder zahnlose Sägeblätter erlauben keine genaue Bearbeitung des Plastwerkstoffes. Nachfolgend angegebene Werkzeuge sind unbedingt erforderlich.

1. Laubsägebügel mit feingezahnten Metallsägeblättern
2. Sortiment Nadel- oder Schlüsselfeilen
3. Halbrundfeile, 20 mm breit, mit feinem Hieb
4. Flachfeile mit mittelfeinem Hieb, 40 mm breit
5. Spiralbohrer verschiedener Größen
6. Handbohrmaschine oder besser elektrische Ständerbohrmaschine
7. übliches Kleinwerkzeug, Justierzange usw.

Werkstattips

Die Bearbeitung des Materials beginnt, wie überall, mit dem Anreißen. Bei Polystyrolmaterial wird jedoch keine Reißnadel, sondern ein weicher Bleistift verwendet. Das Sägen von Polystyrol muß sehr langsam vor sich gehen, damit das Sägeblatt nicht festschmilzt. Einen Tropfen Wasser zur Kühlung zu verwenden, ist vorteilhaft.
Das immer wieder geforderte Planfeilen wird für den „Ungelernten" wohl das Schwierigste sein. Diese Arbeit läßt sich bei Anwendung nachfolgender Arbeitstechnik wesentlich vereinfachen.
Das zu bearbeitende Werkstück wird grundsätzlich nicht eingespannt. Eine Schlichtfeile nimmt bei mäßigem Druck von einem eingespannten Werkstück in einem Stoß etwa 1 mm Material weg. Solche Toleranzmaße sind meist nicht vorhanden. Die Feile wird dagegen auf das in der Hand liegende Werkstück aufgelegt und langsam in leicht kreisender Bewegung ohne wesentlichen Druck darübergeführt. Auch umgekehrt geht es. Die Feile wird auf den Arbeitstisch gelegt und das Werkstück darüberbewegt.
Entgratet dürfen sichtbare Gehäusestoßstellen niemals werden. Das ergäbe dann unschöne Rillen am fertigen Modell. Der feine, meist unsichtbare Grat bleibt bis zum Aushärten des Klebers stehen. Bei einem mit Lösungsmittel verklebten Gehäuse wird dieser Grat mit angelöst und deckt die Nahtstelle ab. Ist trotzdem noch etwas zu sehen, so wird es mit einer Rasierklinge sorgfältig abgeschabt.
Bearbeitete sichtbare Stellen des Gehäuses werden mit Hartlackschleifpaste oder mit Zahnpasta und einem Tuch poliert, bis der alte Halbglanz wieder hergestellt ist. Danach ist sofort eine gründliche Reinigung mit Seifenwasser erforderlich.
Die Lackierung von Polystyrolteilen ist auf Grund ungeeigneter Lacke immer ein Problem. Die besten Erfahrungen wurden beim Spritzverfahren mit Nitrolack gemacht. Jeder Anfänger sollte jedoch erst mehrere Probespritzungen am gleichen Material vornehmen (siehe auch „Der Modelleisenbahner", 10/74, Seite 315).
Der meistverwendete Klebstoff für Polystyrolteile ist heute Plastikfix. Dieser hält zwar sehr gut, zieht aber bei der Verarbeitung Fäden. Außerdem bilden sich durch herausquellenden Kleber unschöne Wülste. Besser geeignet, oder eigentlich ideal, ist dagegen Tonbandkleber. Dieses Lösungsmittel wird mit dem Pinsel auf die Klebestellen mehrfach dünn aufgetragen. Nach dem Zusammenfügen der Teile ist nach etwa zwei Stunden bei ausreichender Belüftung eine hohe Festigkeit vorhanden. Nun wird an der unsichtbaren Seite nochmals etwas Lösungsmittel aufgetragen. Das erhöht die Festigkeit weiterhin. Nach diesen Hinweisen kann nun der Bau beginnen.

Aufbau des Fahrwerkes

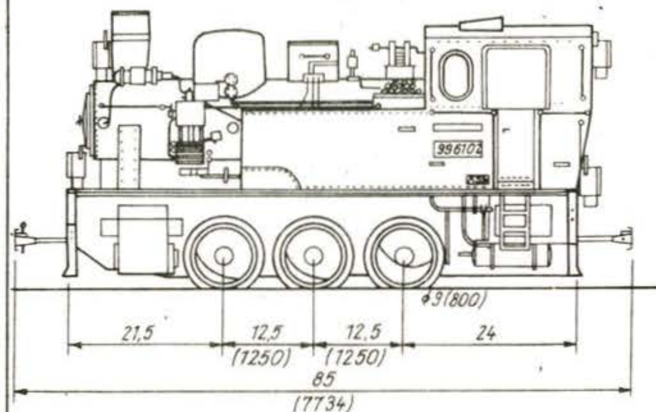
Nach dem Entfernen des Gehäuses von der TT-92er wird die Bodenplatte abgeschraubt. Die beiden eingedrückten Nietbolzen zur Befestigung der Schwingen am Rahmen werden herausgezogen. Nun werden Steuerung, Triebwerk und Radsätze vorsichtig abgenommen. Kreuzkopfgleitbahn und Zylinder können am Lokrahmen verbleiben. Die Nietbolzen zur Befestigung der Kuppelstangen am letzten Radsatz werden entfernt und diese kurz hinter dem Treibstangenlager vorsichtig abgesägt. Eine Demontage der hinteren Triebstangenlager ermöglicht zwar eine leichtere Arbeit, jedoch wird die ursprüngliche Festigung nach der Montage desselben nur selten wieder erreicht. Der Rahmen wird nun vorn und hinten entsprechend der Zeichnung gekürzt. Als Maßbezugspunkte dienen die Achslager. Am hinteren Ende wird in Höhe der Kupplung mit Hilfe von Bohrern und Feilen eine Nut für die Kupplungshalterung herausgearbeitet (siehe Schnittbezeichnung X—X). Dabei ist zu beachten, daß die Rückseite des Schneckenwellenlagers nicht beschädigt wird. Eventuell kann auch die Schneckenwelle mit den Lagern vorher ausgebaut werden. Danach wird noch der Stromabnehmer des letzten Kuppelradsatzes entfernt. Die verbleibenden Lageröffnungen dieses Radsatzes werden mit einem kleinen Stück Plaste aus den abgesägten Rahmenteilen ausgefüllt. Um einen späteren nochmaligen Ausbau der Radsätze zu vermeiden, kann

Bild 3 Das vom Verfasser nach dieser Bauanleitung angefertigte $H0_m$-Modell

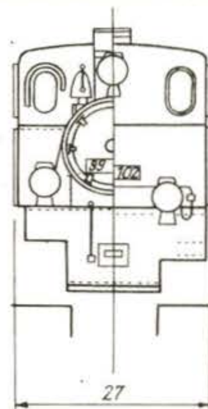


Bild 4 Auch das Modell schauen wir uns einmal aus anderer Sicht an
Fotos: Verfasser

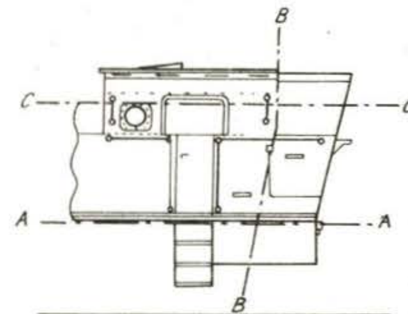


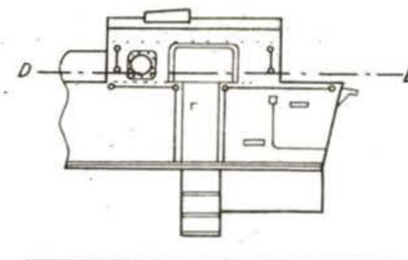


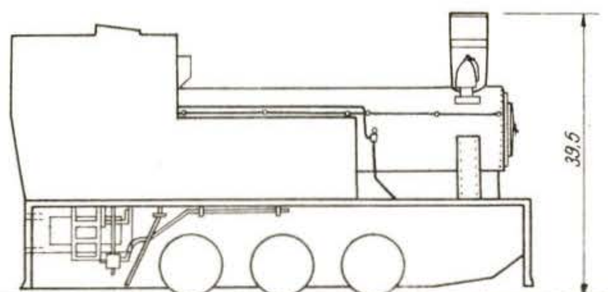
Klammermaße = Vorbildmaße



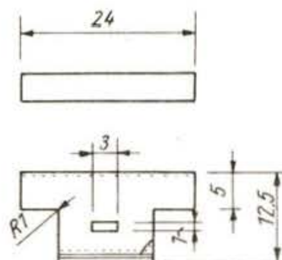
Vorder - Rückansicht



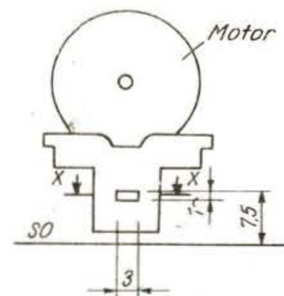




übrige Details wie Heizerseite

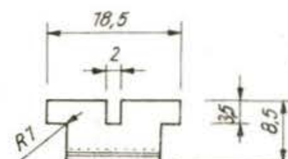


vordere Rahmenabschlußpl.



Schnitt X-X





hintere Rahmenabschlußpl.

Gez.	6.11.74	G. Feuereißen	Günther Feuereißen 99 Plauen Alte Straßberger Str. 24	Maßstab 1:1
Geprüft	7.11.74	G. Feuereißen		
Nenngröße H0m	BR 99 6102		Zeichn. Nr. 99 6102/1	

jetzt schon der Rahmen rot gespritzt werden. Der Zylinderblock muß natürlich schwarz und die Kreuzkopfgleitbahn blank bleiben. Ebenso sind die wirksamen Teile der Stromabnehmer blank zu belassen. Nach dem Trocknen werden Radsätze, Triebwerk und Steuerung wieder eingebaut. Die Bodenplatte ist so zu montieren, daß die Bremsklötze von vorne auf die Räder wirken. Zuvor sind die Klötze für den letzten Radsatz zu entfernen, desgleichen der Federdraht für die ehemalige hintere Kupplung. Nachdem die Bodenplatte noch auf genaue Länge gearbeitet und gespritzt wurde, kann die Fahrgestellmontage abgeschlossen werden. Durch einen Probelauf überzeugt man sich von der Funktionstüchtigkeit des nunmehr dreiachsigen Fahrgestells. Ist alles zur Zufriedenheit verlaufen, kommt das Lokgehäuse an die Reihe.

Aufbau des Gehäuses

Nach dem Ausbau der Blei-Kohleneinlage werden von einem der beiden TT-92er-Gehäuse entsprechend der Zeichnung (Sägeschnitt B-B) der Kohlenkastenaufbau und der hintere Wasserkasten abgetrennt. Zuvor sind auf beiden Seiten die Schnitte A—A auszuführen (Leiter und Werkzeugkasten). Die abgesägten Teile werden später weiterverwendet, die Sägeschnitte sind deshalb entsprechend sauber auszuführen. Von dem abgesägten Wasserkasten werden nun die Seitenwände, der Kohlenkasten, das Laufbrett und die Laternen abgesägt bzw. abgefeilt. Die hinteren unteren Seiten des Führerhauses werden sauber befeilt und im Winkel von 45° angeschrägt, ebenso die ehemalige Wasserkastenrückwand. Es ist auf lückenloses Einpassen dieses Teiles in das Führerhaus zu achten. An Geduld und sorgfältiger Umsicht darf beim Anpassen nicht gespart werden. Eventuelle Ungenauigkeiten lassen sich später nicht mehr korrigieren! Nun wird das fertige Teil eingeklebt (siehe auch Bild 4).
Nach dem Trocknen wird das Führerhausdach entsprechend dem gezeichneten Sägeschnitt C—C abgetrennt. Auf möglichst gerades Sägen ist besonders achtzugeben. In der Trocknungszeit des ersten Gehäuses werden vom zweiten der Kohlenkasten abgesägt und das Führerhausdach entsprechend Zeichnung und Bilder 3 und 4 befeilt. Nach Abschluß dieser Arbeiten wird das Dach abgesägt (siehe Schnitt D—D). Auch hier ist größte Genauigkeit notwendig. Nun werden die Schnittstellen des Daches und des Führerhauses sorgfältig plangefeilt. Absolute Lückenlosigkeit ist oberstes Gebot. Sind beide Teile verklebt und getrocknet, dann wird die Führerhausrückwand fertig bearbeitet. Nach dem letzten Überschleifen mit feinstem Sandpapier sollten die Klebestellen möglichst nicht mehr erkennbar sein. Dann erfolgt das Polieren mit Hartlackschleifpaste. Dieses ist zu beenden, wenn der Halbglanz des übrigen Gehäuses erreicht ist. So läßt sich eine Neulackierung ersparen. In gleicher Weise ist nun auch das Führerhausdach fertigzustellen. Jetzt werden der vor dem Kessel liegende Vorwärmer, alle Kesselaufbauten (einschließlich Schornstein) und beide Pumpen entfernt. Die Entfernung der Pumpen geht folgendermaßen vor sich: In eine elektrische Ständerbohrmaschine wird ein plangeschliffener kleiner Spiralbohrer oder ein Zahnarztfräser eingespannt, und damit werden die Pumpen abgefräst. Ist keine Bohrmaschine vorhanden, so wird ein 2 cm langes Stück Laubsägeblatt mit einer Flachzange gehalten und die Pumpen damit möglichst dicht am Kessel abgesägt. Das ist natürlich eine Geduldsarbeit. Die verbleibenden Reste der rechten Pumpe müssen nun mit Messer und Feilen gänzlich entfernt werden. Dabei muß entsprechend den Kesselkonturen eine glatte Oberfläche ausgearbeitet werden, die dann fertig poliert wird, ebenso wie die Kesseloberseite.

Nun werden vom Gehäuse der H0-55er folgende Teile sorgfältig abgesägt:
Die Rohrleitungen unterhalb des Führerhauses, der kleines rote Behälter, der Blendschutz des rechten Führerhausfensters, das Sicherheitsventil, die Dampfpfeife, ein Sandkasten, der Dampfdom, der Schornstein, die Lichtmachine, das Läutewerk, die Pumpe und beide Leitern. Sicherheitsventil, Pfeife, Sandkasten, Dampfdom und Schornstein werden entsprechend der Kesselwölbung der „ex 92er" befeilt und nach der Zeichnung aufgeklebt. Durch den Dom ist ein 2 mm starker Draht zu stecken, um den genauen Sitz über dem Loch für die Befestigungsschraube des Gehäuses zu justieren. Die ehemalige Lichtmaschinenandeutung dient als Konsole für das Läutewerk. Die Lichtmaschine wird auf der linken Kesselseite festgeklebt. Die neue Pumpe kommt auf die Stelle der ehemals linken Pumpe. Auf den linken Wasserkasten, direkt vor dem Fenster des Heizers, wird ein kleiner Kohlenkasten aus den Resten des alten Kohlenkastenaufsatzes aufgeklebt. Er wird mit kleinen Originalkohlestückchen beklebt. Ein paar auf dem Wasserkasten oder Kessel liegende Kohlebrocken erhöhen die naturgetreue Wirkung. Das Fenster des Heizers wird mit Drahtstückchen vergittert. Das Lokführerfenster bekommt den Blendschutz. Die Verglasung kann durch einfaches Hinterkleben mit glasklarem Zelluloid erfolgen. Besser ist ein Ausarbeiten jedes Fensters aus Cellon oder durchsichtigem Polystyrol (1 mm stark). Diese Fenster werden dann bündig mit der Außenwand eingeklebt. Die vorbildwidrige Materialstärke des Gehäuses wird so optisch weggetäuscht. Zuletzt werden noch die 3 Laternen an der Führerhausrückwand und eine vor dem Schornstein angebracht. Damit ist das Oberteil fertig, und die letzten Arbeiten am Rahmen können in Angriff genommen werden.

Abschließende Arbeiten am Rahmen

Die beiden Rahmenabschlußplatten werden nach der Zeichnung aus den Wasserkästen des übrig gebliebenen 92er-Gehäuses gesägt. Sie stellen gleichzeitig die Schienenräumer dar. Deshalb ist die ehemalige untere Wasserkastenversteifung an den neuen Teilen zu belassen. Beide Teile werden entsprechend Zeichnung und Fotos an Rahmen und Gehäuse angepaßt. Dabei dürfen die Aussparungen für die Kupplungen nicht vergessen werden. Das vordere Teil wird nun mit dem Rahmen verklebt, das hintere nur mit der Bodenplatte. Nach nochmaliger Abnahme derselben werden beide Kupplungen eingelegt. Die vordere wird nach der Montage vom Federstahldraht gehalten, die hintere vom Ausschnitt der Rahmenabschlußplatte. Nun werden aus den Materialresten Rohre, Leitern, Werkzeugkästen und Behälter angefertigt und angeklebt. Dabei ist die rote Farbe an den Klebestellen wieder abzukratzen. Die vorderen Laternen, die Nummern- und Gattungsschilder, sowie ein wenig rote Farbe an den Rahmenabschlußplatten und Werkzeugkästen vollenden das Modell.
Wer diesen Umbau geschafft hat, wird sicherlich auch einige Schmalspurwagen nach den in dieser Fachzeitschrift schon veröffentlichten Zeichnungen in der immer noch aktuellen Pappbauweise meistern. Dann kann die 99 6102 die Reise in die „Romantik der Schmalspurbahnen" antreten.

GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Über die Berlin-Anhaltische Eisenbahn (2)

Die ersten Endbahnhöfe der BAE

Am 18. März 1838 genehmigte die preußische Regierung den Bau einer Eisenbahn von Berlin über Wittenberg und Dessau nach Cöthen. In Cöthen sollte die neue Bahn die zu dieser Zeit noch im Bau befindliche Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger Eisenbahn (MCHL) berühren. Damit wären von Berlin aus die größeren preußischen Städte Magdeburg und Halle und über Halle auch die im sächsischen „Ausland" gelegenen Städte Leipzig und Dresden zu erreichen gewesen. Die Hauptstadt Preußens, Berlin, zählte zu dieser Zeit etwa 324 000 Einwohner, und das damals bebaute Stadtgebiet war noch von einer Stadtmauer als Steuergrenze umgeben. Deswegen hatte bereits die Berlin—Potsdamer Eisenbahn ihren Berliner Bahnhof, den späteren Potsdamer Bahnhof in Berlin, vor dieser Stadtmauer errichten müssen. Auch der BAE wurde die Auflage erteilt, ihren Bahnhof außerhalb der Stadtmauer anzulegen. Seine Lage wurde so gewählt, daß er zwischen dem bereits bestehenden Bahnhof der BPE und dem Halleschen Tor zu liegen kam. Auf Kosten der BAE wurden ein neues Tor in der Stadtmauer angelegt und eine neue Straße, die Anhalterstraße, zur Wilhelmstraße gebaut. Die entsprechende Konzession der preußischen Regierung beauflagte die BAE weiterhin, das neue Tor und die neue Straße auch dem öffentlichen Verkehr nutzbar zu machen. Daß dadurch auch die in Berlin stationierten preußischen Truppen eine bessere Verbindung zu ihren Übungsplätzen zwischen Tempelhof, Kreuzberg und Schöneberg, damals noch weit außerhalb der Stadt, erhielten, sei nur nebenbei bemerkt. Diese Exerzierplätze im Süden Berlins bereiteten der BAE bedeutende Schwierigkeiten, denn die Durchschneidung dieser militärischen Anlagen durch den Bahnbau wurde untersagt.

Deswegen mußte die BAE einen neuen Exerzierplatz am Kreuzberg beschaffen und einebnen, eine Straßenbrücke über die Bahn selbst, eine neue Militärstraße als Allee und eine Brücke über den Landwehrgraben anlegen — und zwar alles auf ihre Kosten! Auch ein „Verein für Pferdezucht" verlegte auf Rechnung der BAE seine Rennbahn. Alles in allem: Eine aufwendige Angelegenheit bereits zu diesem Zeitpunkt.

Doch nun zur eigentlichen Anlage des Berliner Endbahnhofes der BAE zur Gründerzeit, dem Anhalter Bahnhof. Die Hochbauten wurden, entgegen ersten Vorstellungen, bedeutend größer und geräumiger angelegt. Das Bild 1 zeigt die Straßen- und das Bild 2 die Bahnsteigseite dieses Bahnhofes. Immerhin war das für die damalige Zeit ein recht ansehnliches Gebäude. Auch die „Bahnsteighalle" in ihrer als Säulenhalle ausgeführten Form zeigte den Willen der BAE, ein repräsentatives Zweckgebäude zu besitzen. Zu den Hochbauten der BAE in Berlin gehörte ferner ein besonderes Verwaltungsgebäude am Torplatz. Außerdem baute die BAE auf ihre Kosten noch ein Steuer- und ein Wachgebäude für die Toranlage der Stadtmauer. Abgesehen von diesen, dem Publikumsverkehr dienenden Gebäude, waren auch die betrieblichen und verkehrslichen Anlagen des Endbahnhofes in Berlin recht großzügig angelegt. Erstmalig in der noch jungen Geschichte des Bahnbaues wurden die Anlagen für den Personen- und Güterverkehr getrennt errichtet, was durch den dadurch notwendigen Bau einer zweiten Brücke über den Landwehrgraben hohe Kosten verursachte. Beide Brücken der Bahn mußten wegen des beabsichtigten Ausbaues des Landwehrgrabens zu einem Kanal als Drehbrücken ausgeführt werden. Zwei Güterschuppen, einer für ankommende, der andere für abgehende Güter, wurden ostwärts der zum Personenbahnhof führenden Hauptbahn erbaut. Die Anlage für die Hauptwerkstätte der Bahn fand ihren Standort westlich der Hauptgleise. Nach damaligem Brauch endeten die Gleise des Kopfbahnhofes auf einer Drehscheibe. Diese, wie auch die anderen Anlagen, waren so groß, daß die Lokomotiven mit Tender gedreht werden konnten, während bei bisher bestehenden Anlagen



Bild 1 Der Berliner Bahnhof der BAE, von der Straßenseite aus gesehen



Bild 2 Und so sah damals die Bahnsteigseite dieses Bahnhofs aus (etwa um das Jahr 1850)



Bild 3 Der Bahnhof in Cöthen, auch etwa um 1850

anderer Bahnen Lokomotiven und Tender zum Drehen stets getrennt werden mußten, weil die Drehscheiben zu klein bemessen worden waren.
Die Anlagen der BAE in Berlin mußten laufend verbessert und erweitert werden, was im Laufe der Jahre um so schwieriger zu bewerkstelligen war, je mehr das Gelände der BAE durch Bauten für andere Zwecke eingeengt

Bild 4 So repräsentiert sich heute noch das ehemalige Empfangsgebäude der Berlin-Halberstädter Eisenbahn

Reproduktionen bzw. Foto: Verfasser



wurde. So dehnten sich die Bahnanlagen immer weiter nach Süden aus. In seiner Grundform bestand der erste Anhalter Bahnhof in Berlin 1872. Dann mußte er weichen, um neu, größer und besser wieder aufgebaut zu werden. Doch darüber später.
Der andere Endbahnhof der BAE bei ihrer ersten Streckenführung befand sich in Cöthen, der Hauptstadt des damaligen Fürstentums Anhalt-Cöthen. Hier hatte die BAE Anschluß an die am 19. Juni 1840 eröffnete Magdeburg—Cöthen—Halle—Leipziger Eisenbahn. Es war von vornherein hier ein direkter Wagenübergang vorgesehen, der auch praktiziert wurde. Das Bild 3 zeigt die Bahnhofsanlagen in Cöthen etwa um 1850. Das Gebäude am linken Bildrand ist das Empfangsgebäude der BAE, der zur Abfahrt bereitstehende Zug dürfte ein Zug nach Dessau sein. Das Gebäude rechts der Gleisanlage gehörte der MCHL-Eisenbahn. Es diente nach einem späteren Umbau der gesamten Bahnhofsanlage als Bahnpostgebäude. Das Empfangsgebäude der BAE wurde im Jahr 1869 abgetragen, weil bei einem Umbau die nach Dessau führende Strecke verlegt und mit der Bernburger Strecke durchgehend verbunden wurde. Dieses neuere Empfangsgebäude, als Berlin-Halberstädter Bahnhof bezeichnet, steht zwar noch, ist aber seit einem erneuten Umbau der Bahnanlagen in Cöthen in den zwanziger Jahren zweckentfremdet genutzt. Übrigens ist das im Bild 3 am rechten Bildrand befindliche Gebäude die Bahnhofsrestauration, das — ohne Türme — ebenfalls heute noch steht. Ein Bild der großen Lokomotivbehandlungsanlagen in Cöthen ist im Jubiläumsband der DR „Uns gehören die Schienenwege“ enthalten. Selbstverständlich handelt es sich bei dem hier beschriebenen Bahnhof Cöthen um den heutigen Bahnhof Köthen.

Ing.-Ök. HELMUT KOHLBERGER (DMV), Berlin



Modelleisenbahnen auf der Leipziger Frühjahrsmesse '75

Wiederum liegt eine Leipziger Frühjahrsmesse mit all ihrem Trubel und ihrer emsigen Geschäftigkeit hinter den Ausstellern, Einkäufern und Besuchern aus nah und fern.
Bereits am ersten Messetag weilten auch wir dort und harrten kurz vor der Öffnung der Tore des Messehauses „Petershof" auf den Einlaß. Und das nicht etwa, weil wir es nicht abwarten konnten, Neuheiten zu sehen, sondern um so schnell wie möglich unseren traditionellen Messerundgang zu absolvieren und diese Zeilen zu verfassen, damit sie noch in diesem Heft unsere Leser über das Messegeschehen in der Modellbahnbranche informieren.
Als erstes fiel uns, wie wohl jedem langjährigen Kenner des Messehauses „Petershof" auf, daß man erstmalig eine neue — wir möchten sagen, bessere — Form gefunden hat, um die Erzeugnisse der Modellbahnindustrie der DDR geschlossen in einer Etage zu präsentieren. Im Rahmen der Erzeugnisgruppe waren die bisher einzeln und sogar in verschiedenen Stockwerken etablierten Stände und Kojen der Firmen in einem einzigen, modern gestalteten Großstand mit entsprechend vielen Verhandlungsräumen zusammengefaßt. Wir meinen, diese Methode bedeutet für alle Beteiligten eine große Erleichterung. Doch das nur vorweg und sozusagen am Rande. Gehen wir, wie der Lateiner sagt, nun „in medias res" und sprechen wir über die neuen Exponate.
Offiziell war zwar kein neues Triebfahrzeugmodell als Neuheit ausgestellt. Doch dem aufmerksamen Betrachter der PIKO-H0-Messeanlage wird nicht entgangen sein, daß sich da auf den Gleisen vor einem Schnellzug, gebildet aus den bekannten Modernisierungswagen, ein hervorragend nachgebildetes Modell der schweren Diesellokomotive der BR 130 der DR befand. Keine Angst, liebe Leser, es handelte sich hierbei keineswegs etwa um eine Sonderanfertigung oder um ein Handmuster, nein, es ist in der Tat ein nagelneues Triebfahrzeugmodell von PIKO, das man auf der kommenden Herbstmesse als Neuheit sehen wird und noch in diesem Jahre im Handel erhalten kann! Bitte lesen Sie hierzu auch unsere Seite „Wir stellen vor" in diesem Heft, weshalb, wir uns dann an dieser Stelle weitere Ausführungen über das neue Modell ersparen können. Vielleicht nur noch so viel: Bei unserem Messegespräch mit dem Kombinatsdirektor Helmut Übelhör brachten wir auf Grund unserer Testerkenntnisse dieses Modells die Anregung, es mit 2 Motoren auszurüsten oder zumindest eine solche zweite Variante mit vorzusehen. Man sollte sich das also in Sonneberg einmal gut überlegen, zumal es problemlos möglich ist.
Eine H0-Neuheit, auf die viele schon lange warten, war ein OOt-Wagen, also ein 4achsiger Selbstentladewagen der DR. Das neue Modell ist in der bekannten Qualität der PIKO-Wagen ausgeführt und entspricht in allen Details dem Vorbild aus dem VEB Waggonbau Niesky, nur daß man die seitlichen funktionsfähigen Entladeklappen zu einem Bauteil vereinigt hat, wie es bei dem schon längere Zeit im Handel befindlichen TT-Modell desselben Typs auch der Fall ist. Der Wagen besitzt die neuen Drehgestelle und hat daher gute Laufeigenschaften. Es ist gut, daß PIKO zu diesem Fahrzeug auch gleich zwei weitere Neuheiten als unerläßliches Zubehör herausgebracht hat: Einmal eine Entladebühne und zum anderen eine Entladebrücke. So kann sich jeder H0-Modelleisenbahner je nach Platz und Belieben die für ihn passende Entladeeinrichtung auswählen. Die Entladebühne besteht aus einem Auffahrstück (Neigungswinkel 2,5°), 2 Entladestücken und aus einem Schieber. Die Entladebrücke ruht auf 3 Stützpfeilern. Sie besitzt ebenfalls 2 Entladestücke und dann noch einen Trichter, in den das vom OOt-Wagen automatisch entladene Schüttgut hineinfällt. Aus diesem Trichter kann ein unter der Brücke stehendes anderes Fahrzeug beladen werden. Sämtliche Teile sind aus Plaste gefertigt und lassen sich von jedem leicht zusammenfügen.
In TT sah man nur eine Fahrzeugneuheit, einen 2achsigen offenen Güterwagen der DR in UIC-Ausführung von 83 mm Länge.
Und nun zum Zubehör. VERO setzte seine Vollplasteserie mit einem Bausatz (H0) eines gelungenen Güterschuppens mit Anbau und Freiladerampe fort. Der Schuppen verfügt auf jeder Seite über 2 bewegliche Ladeluken. Ferner brachte derselbe Hersteller ein kleines Bahnwärterhäuschen, ebenfalls in H0 und aus Plaste, heraus. Beide Modelle sollen im 2. Halbjahr 1975 erhältlich sein.
Auch von „Mamos" konnte man wiederum 2 Neuheiten bemerken. Passend zum Bahnhofssortiment „Radeburg" handelte es sich einmal um einen Bausatz für eine H0-Bekohlungsanlage mit beweglichem Kran. Das hübsche Modell wurde nach einem Vorbild auf dem Bahngelände in Dresden-Pieschen nachgebildet. Zum anderen kam ein Bausatz „Wasserturm" (H0, 170 mm hoch) neu heraus, der nach dem Vorbild des Ascherslebener Wasserturms gestaltet wurde. Beide Modelle sind natürlich in Vollplasteausführung gefertigt.
Auch vom VEB Modellspielwaren Köthen kamen 2 neue Exponate nach Leipzig. Da war ein zweiständiger Lokschuppen (H0) in Fachwerkbauweise für Dampfloks und eine Kleinbekohlungsanlage älteren Baustils (H0) mit drehbarem Kran und Aufenthaltsschuppen. Beide Modelle sind in Gemischtbauweise fertig aufgebaut ausgeführt.
Für die Freunde der Nenngröße TT sah man noch vom VEB Modell-Konstrukt Leipzig 2 Straßenfahrzeuge neu: einen „Tatra-Kranwagen 813" und einen „Lada-Kombi". Der Vollständigkeit halber sei hier noch erwähnt, daß PIKO seine bekannte Handbohrmaschine „hobby" unter der Bezeichnung „SM 3" weiterentwickelt hat. Sie wurde mit einem Bohrständer und mit einem Schraubstock bestückt, wodurch ihr Anwendungsbereich erweitert wird.
So viel der Neuheiten der Modellbahnindustrie unserer Republik auf der diesjährigen Leipziger Frühjahrsmesse.
Wir sahen ferner in den anderen Etagen des „Petershofes" noch Exponate, die für Modelleisenbahner interessant sind, in Ständen ausländischer Hersteller. Da war einmal, übrigens erstmalig in Leipzig, die britische Firma Humbrol Ltd. mit ihrem breiten Sortiment an Modell-Spezialfarben. Zum anderen entdeckten wir in der Ausstellung der BRD-Firma Mangold-TRIX eine Minitrix-Anlage (N) sowie einige H0-Modelle, wie die von uns im Heft 4/75 vorgestellte Dampflokomotive der BR 54[15-17].
Schließlich zeigte man auch am Kollektivstand der SFR Jugoslawien wieder einige H0-Modelle der Firma Mehanotechnika. Wie gewöhnlich, werden wir auch in diesem Jahr die zu diesem Bericht gehörenden Fotos der Neuheiten im Heft 6 veröffentlichen.

STRECKEN-BEGEHUNG

Formhauptsignale

Nachdem wir nun schon eine geraume Zeit miteinander die Strecke entlang gewandert sind, wollen wir uns heute einmal ein Signal näher anschauen, das die meisten Modelleisenbahner gewiß bereits kennen, das Formhauptsignal. Dennoch wird es manches geben, was auch hierbei noch unbekannt ist.
Hauptsignale, ganz allgemein, werden als Einfahr-, Ausfahr-, Zwischen-, Block- oder Deckungssignal (vor Gefahrpunkten auf freier Strecke) verwendet. Sie stehen entweder rechts vom zugehörigen oder aber über diesem Gleis.
Ein oder zwei, in der Regel weiß emaillierte und vorn rot, hinten schwarz umränderte Signalflügel sind am oberen Teil des Signalmastes drehbar angeordnet. Man setzt stählerne Gitter- oder auch Schmalmasten ein. Die Höhe eines Mastes liegt meist zwischen 8...12 m, abgesehen von Kleinmasten. Die Höhe der Masten sowie die Farben der Flügel — man kennt auch solche, die vorn rot und hinten schwarz mit jeweils einem weißen Rand emailliert sind — werden vom Gesichtspunkt der besseren Erkennbarkeit gegenüber dem Hintergrund festgelegt. Die Grundstellung eines Hf-Signals ist „Halt", nur bei Vorhandensein eines automatischen Streckenblocks — dann sind aber Lichthauptsignale im Einsatz — bzw. auf Betriebsstellen, auf denen zu regelmäßig wiederkehrenden Zeitabschnitten der Dienst ruht, kann die Grundstellung auch „Fahrt frei" sein.
Als Tageszeichen dienen die Flügel, die ihre Stellung je nach Bedeutung verändern können, während als Nachtzeichen zusätzlich noch eine rot, grün oder eine grün und eine gelb abgeblendete Signallaterne hinzukommt. Die Signallaternenbeleuchtung geschieht entweder mit Petroleumlampen oder aber heute vorwiegend mit Propangas- oder elektrischen Lampen, die wesentlich wartungsärmer sind.
Zumeist sind die Signallaternen auch von rückwärts erkennbar. Dabei zeigt eine rotleuchtende Laterne nach hinten ein mattweißes volles Licht, während grün- bzw. gelbleuchtende ein sogenanntes mattweißes Sternlicht aufweisen, das, deutlich erkennbar, kleiner ist.
Die Signalstellung „Hf 0" = „Halt" wird bei Tage durch den waagerecht nach rechts zeigenden — bei zweiflügeligen Signalen durch den oberen, während der untere senkrecht am Mast nach oben steht — Signalflügel dargestellt. Als Nachtzeichen erscheint zusätzlich ein rotes Licht am oberen Flügel unmittelbar am Mast.
Das Signal „Hf 1" = Fahrt mit Höchstgeschwindigkeit" wird dadurch angezeigt, daß der Signalflügel — bei zweiflügeligen wiederum der obere — unter einem Winkel von 45° nach rechts oben weist, während das Nachtzeichen durch ein grünes Licht signalisiert wird.
Auf den meisten Bahnhöfen und auf Abzweigstellen sehen wir jedoch vielfach zweiflügelige Hf-Signale. Diese können noch die Signalstellung „Hf 2" = Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h" wiedergeben. Bei Tage stehen dann beide Flügel unter einem Winkel von 45° nach rechts oben, während als Nachtzeichen noch oben eine grün und senkrecht darunter eine gelb abgeblendete Laterne hinzukommen. Die Geschwindigkeitsbeschränkung kann auch örtlich auf eine andere Höhe festgelegt sein. Sie gilt stets bei Einfahrten im anschließenden Weichenbereich und endet am Halteplatz des Zuges, bei Ausfahrten hinter der zuletzt zu befahrenden Weiche.
Für diejenigen Modelleisenbahner, die ihre Anlage in der Epoche II bzw. in den ersten Jahren der Epoche III gestalten möchten, ist noch folgendes von Interesse. Nach dem damals gültigen Signalbuch der DR kannte man auch noch ein dreiflügeliges Formhauptsignal. Man bezeichnete sie damals außerdem noch mit „Hp". Ferner gab es kein gelbes Licht am Hp-Signal. So erschienen also in der Stellung „Hp 2" (entspricht der heutigen „Hf 2") 2 grüne Lichter untereinander, und beim dreiflügeligen Hp-Signal in der Stellung „Hp 3" sogar 3 Stück. Das inzwischen längst fortgefallene „Hp 3" hatte dieselbe Bedeutung wie „Hp 2", jedoch für einen anderen Fahrweg.

H. K.

Bild 1 Deutlich sind bei dem „Hf 0" zeigenden Formhauptsignal von rückwärts die beiden mattweißen Laternenblenden erkennbar
Bild 2 Befindet sich das Formhauptsignal aber in Fahrtstellung, so wird das nach rückwärts erscheinende mattweiße volle Licht zu einem kleineren Sternlicht, das bei Dunkelheit noch gut wahrnehmbar ist.
Fotos: Günther Fiebig, Dessau, Rolf Kluge, Lommatzsch





Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat — wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10. Die bis zum 4. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

50 Erfurt

Gründung einer Arbeitsgemeinschaft, Leiter: Herr Heinz Beilke, Nordstraße 1

727 Delitzsch

Gründung einer Arbeitsgemeinschaft, Leiter: Herr Günter Gerstenberger, Rathenaustraße 11

195 Neuruppin

Herr Dieter Franzek, Rosa-Luxemburg-Straße 15 c, bittet alle Interessenten an der Gründung einer Arbeitsgemeinschaft, sich bei ihm zu melden.

45 Dessau

Zur Mitarbeit in der Arbeitsgemeinschaft 7/45, Leiter: Herr Walfried Scheller, Großring 8, werden noch Interessenten gesucht.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Cottbus

Vom 30. Mai bis zum 1. Juni 1975 findet eine Exkursion nach Neubrandenburg, Friedland, Stralsund und der Insel Rügen statt. Dabei am 31. Mai Sonderzugfahrt Putbus—Göhren und zurück. Einzahlung von 70,—M für Hotelübernachtung, Teilverpflegung, Sonderzug- und Busfahrt oder von 10,—M **nur** für die Sonderzugfahrt per Postanweisung (gilt als Anmeldung) an Herrn Hans Dörschel, 75 Cottbus, Forsterstraße 104, bis 10. Mai 1975.

AG 3/42 Marienberg

Anläßlich der 100-Jahr-Feier der Eisenbahnstrecke Reitzenhain—Flöha finden in den angrenzenden Städten und Gemeinden Volks- und Heimatfeste statt. Das Veranstaltungsprogramm kann von den Teilnehmern der Sonderfahrt des BV Dresden am 8. Juni 1975 ab 20. Mai gegen Einsendung eines Rückumschlages von der AG Marienberg, Freiberger Straße 10, angefordert werden.

AG 1/13 „Weinbergweg" Berlin

Nächster Filmabend am 15. Mai 1975 im Kreiskulturhaus Berlin-Mitte, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 51. Beginn: 19 Uhr.
Vom 2.—7. Juni 1975 Hobby-Schau im Kombinat „auto trans" Berlin-Lichtenberg, Siegfriedstraße. Gezeigt wird u. a. die 30 m² große H0-Anlage „Alexanderplatz—Erkner". Öffnungszeiten: täglich 10—17 Uhr.

Zentrale Arbeitsgemeinschaft Berlin

23. Mai 1975, Besichtigung des LEW Hennigsdorf. 30. Mai 1975, Fachvortrag über das „Signal- und Sicherungswesen der DR" im Kulturraum des Ministeriums für Verkehrswesen, 108 Berlin, Johannes-Dieckmann-Straße 42.

Wer hat — wer braucht?

5/1 Biete: BR 23, BR 50. Radsätze BR 23, 50, 01 (H0), Rollwagen $H0_m$. „Dampflokverzeichnis von 1923—1963", „Dampflokomotiven der DR", div. Hefte „Der Modelleisenbahner". Suche: div. Dampfloks, BR 99 und rollendes Material $H0_m$. „Der Modelleisenbahner" 1952—1957, „Dampflokarchiv", „Dampflokomotiven-Normalspur" und weitere Modelleisenbahn- und Eisenbahnliteratur.

5/2 Biete kompl. HO-Anlage mit Fahrzeugen, evtl. auch einzeln.

5/3 Biete: 2 Dia-Serien Wolkenstein—Jöhstadt. 1 Serie BR 78 (pr. T 18), je 7 Kopien à 8,—M. Bestellungen bitte bis 20. Mai 1975 an Herrn Wolfgang Scholz, 821 Freital, Wigardstraße 8.

5/4 Tausche TT-Weichen (VEB Berliner TT-Bahnen) gegen EW und DKW des Fabrikats Pilz.

5/5 Biete „Der Modelleisenbahner", kompl. Jahrgänge 1954, 1957, 1958, 1960—1972.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Für die Einsendung der Modelle zu den bezirklichen Wettbewerben gelten folgende Termine und Anschriften:
Bezirksvorstand Berlin, 15. Juni 1975
1054 Berlin, Wilhelm-Pieck-Straße 142
Bezirksvorstand Cottbus, 15. Juli 1975
75 Cottbus, Wilhelm-Külz-Straße 52
Bezirksvorstand Dresden, 15. Juli 1975
1. Rba-Bezirk Zwickau
AG 3/3, 95 Zwickau, Hauptstraße 49. Dienstag/Donnerstag 16—18 Uhr, Sonnabend 14—18 Uhr, Sonntag 9—12 Uhr.
2. Rba-Bezirk Karl-Marx-Stadt
AG 3/13, 90 Karl-Marx-Stadt, Hilbersdorfer Straße 57[1].
Mittwoch 17.00—19.30 Uhr.
3. Rba-Bezirk Dresden
Geschäftsstelle des BV, 806 Dresden, Antonstraße 21.
Dienstag 14—18 Uhr, Freitag 8—12 Uhr.
Teilnehmer, die ihre Modelle per Post zustellen wollen, senden diese direkt an die Geschäftsstelle des BV.
Bezirksvorstand Erfurt, 7. Juli 1975
50 Erfurt, Bahnhofstraße 23
Bezirksvorstand Greifswald, 15. Juli 1975
Sekretariat Stralsund, 23 Stralsund, Tribseer Damm 78
Bezirksvorstand Halle, 30. Juni 1975
AG „Friedrich List" 701 Leipzig Hbf, Quergang
Bezirksvorstand Schwerin, 1. Juli 1975
27 Schwerin, Ernst-Thälmann-Straße 13—15

Helmut Reinert, Generalsekretär

WISSEN SIE SCHON ...



● daß die Škoda-Werke in Plzen (ČSSR) eine neue, leistungsstarke Ellok für die Sowjetischen Eisenbahnen entwickelt haben und erproben?
Die Maschine ist für eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h ausgelegt. Nach Abschluß der Tests soll diese Gleichstrom-Ellok vornehmlich auf der 650 km langen Magistrale von Moskau nach Leningrad eingesetzt werden. Dadurch wird die Fahrzeit der Züge zwischen den beiden Städten auf vier Stunden reduziert werden können.
Das Triebfahrzeug verfügt über Elektromotoren, die insgesamt eine Leistung von 8000 kW erzeugen. Außerdem ist die Maschine mit einer automatischen Geschwindigkeitssteuerung ausgerüstet.
Foto: ADN-ZB/CTK

● daß in der UdSSR auf mehr als 37 000 Kilometern Strecke Elloks im Einsatz stehen?
Das ist ein Viertel des Eisenbahnnetzes der Sowjetunion, und auf dieses entfallen mehr als 51 Prozent des gesamten Güterumschlags. Hierbei steht die UdSSR an erster Stelle in der Welt. Die konsequent vorgenommene Traktionsumstellung bringt einen großen technisch-ökonomischen Nutzen. Dafür nur ein Beispiel: Würden heute noch sämtliche in der UdSSR verkehrenden Züge mit Dampflokomotiven gefördert, so wäre im Jahre 1974 dafür ein Drittel der im Lande gewonnenen Steinkohle erforderlich gewesen.
Ge.

● daß die Elloks bei den Sowjetischen Eisenbahnen heute vor einem Zug wesentlich längere Laufleistungen vollbringen als das zu Beginn der Elektrifizierung in der UdSSR der Fall war?
Im Durchschnitt befördert eine Ellok heute einen Reisezug über eine Entfernung bis zu 2000 km und einen Güterzug bis zu 450 km, während die Vergleichszahlen dafür bei 80 ... 100 km lagen.
Die schnelle Elektrifizierung des Eisenbahnwesens bedeutet für die gesamte Volkswirtschaft einen technischen Fortschritt, denn sie beeinflußt unmittelbar die Entwicklung der Produktivkräfte und die Erschließung neuer Wirtschaftsgebiete.
Ge.

● daß die berühmte im Bau befindliche Baikal-Amur-Magistrale in der UdSSR, die über 3200 km führen wird, bis nach Sachalin im Fernen Osten ausgebaut werden soll?
Im UdSSR-Hafen Wanino, dem Endpunkt der BAM auf dem Festland, sollen Reise- und Güterzüge von der „nördlichen Transsib" auf Eisenbahnfährschiffe verladen und über den Tatarensund nach Cholmsk auf der Insel Sachalin trajektiert werden. Bereits jetzt befinden sich 2 Großfähren auf dieser volkswirtschaftlich bedeutungsvollen Seestrecke im Einsatz. Ein drittes Schiff folgte im März d. J. Später, nach Fertigstellung der BAM, will man die Zahl der Fährschiffe auf insgesamt fünf erhöhen.
Ge.

● daß im Südural zwischen Karlaman bei Magnitogorsk und Belorezk in der Baschkirischen ASSR eine neue 200 km lange elektrisch betriebene Eisenbahnstrecke entsteht?
Die Trassierung ist äußerst schwierig, trotzdem geht der Bahnbau auch hier zügig voran. Außer einem längeren Tunnel sind 250 Brücken zu bauen. 2 Millionen m³ felsiges Gestein müssen gesprengt und über 15 Millionen m³ Erdreich bewegt werden. Nach Fertigstellung dieser Strecke wird die Verbindung zwischen dem Industriegebiet Kusbass und den zentralen Gebieten der UdSSR um etwa 1000 km verkürzt. Die Inbetriebnahme soll noch 1975 erfolgen.
Kau.

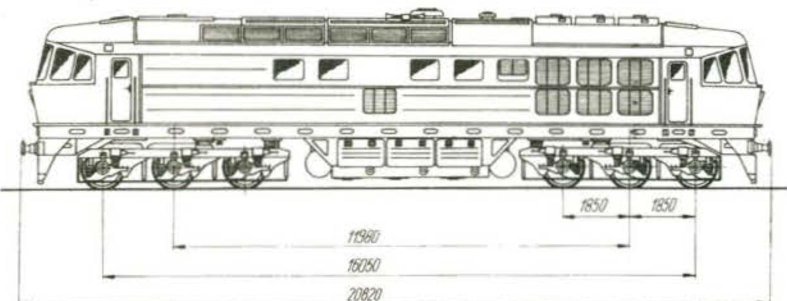
● daß der längste Eisenbahntunnel der Welt durch die Hauptkette des Kaukasus-Massivs gebrochen werden soll?
Er wird als wichtiges Glied auf einer neuen transkaukasischen Bahnlinie errichtet, die eine kürzere Verbindung zwischen den zentralen Gebieten der UdSSR und den Unionsrepubliken Armenien, Georgien und Aserbaidshan herstellen soll. Außerdem wird diese neue Strecke die bestehenden transkaukasischen Bahnlinien stark entlasten. Für die Bahnbauer stellt diese Aufgabe in hohen Bergregionen absolut technisches Neuland dar.
Kau.

Lokfoto des Monats

Seite 151

Die Diesellokomotive der BR 132 der DR, hergestellt im Diesellokomotivbauwerk „Oktoberrevolution" in Woroschilowgrad (UdSSR), wurde im Jahre 1973 mit den beiden ersten Exemplaren bei der DR in Dienst gestellt. Seitdem fahren schon über 100 Maschinen zur vollsten Zufriedenheit. Durch ihre Ausrüstung mit einem besonderen Aggregat für die elektrische Zugbeheizung können sie auch im Winter im Reisezugdienst eingesetzt werden.
Die BR 132 wurde aus den BR 130/131 weiterentwickelt. In ihren wichtigsten Bauteilen sind alle 3 Baureihen gleich ausgeführt. Durch die Anordnung der Geräte im Maschinenraum wurde durch Zusammenfassung der elektrischen Ausrüstung in der Hochspannungskammer und durch den Einbau einer elektrischen Zugheizung eine Veränderung erforderlich, wodurch das Triebfahrzeug, über Länge über Puffer gemessen, um 200 mm länger wurde. Die elektrische Zugheizung arbeitet nach dem bei der DR in den Reisezugwagen angewandten System mit 16 2/3 Hz und 1000 V. Die Anlage auf der Diesellok besteht aus einem mit dem Hauptgenerator verbundenen Heizgenerator und einem mit Thyristoren ausgerüsteten Umrichter. Der vom Heizgenerator in Abhängigkeit von der Drehzahl des Dieselmotors erzeugte Mehrphasen-Wechselstrom gleitender Frequenz wird im Umrichter in Einphasen-Wechselstrom konstanter Spannung und Frequenz umgerichtet. Da für die Heiz- und für die Traktionsleistung nur ein Dieselmotor zur Verfügung steht, wurde die Steuerung der gesamten Krafterzeugungs- und Übertragungsanlage so gestaltet, daß die Traktionsleistung nur um die zur Beheizung erforderliche Heizleistung gemindert wird. Die maximale Heizleistung beträgt 600 kW.

Maßskizze zum „Lokfoto des Monats"



6achsige Diesellokomotive der BR 132 der DR für den Mehrzweckeinsatz **Foto: Fritz Hornbogen, Erfurt**

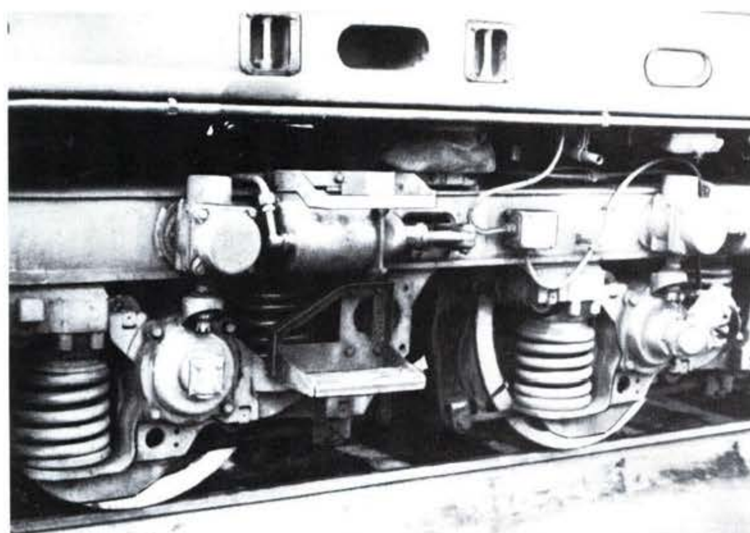


LOKBILD-ARCHIV

6achsige Mehrzweck-Diesellokomotive der BR 132 der DR, hergestellt in der UdSSR
Fotos: Fritz Hornbogen, Erfurt









Diplomwirtschaftler WOLFGANG KUNERT (DMV), Berlin

Oberleitungsrevisionstriebwagen M 250.0 der ČSD

Für die Untersuchung, Unterhaltung und Reparatur der Fahrleitungsanlagen der elektrifizierten Strecken der ČSD wurde in den Jahren von 1959 bis 1964 eine Anzahl zwei- und vierachsiger Oberleitungsrevisionstriebwagen (ORT) mit der Baureihenbezeichnung M 144.o und M 236.o beschafft. Diese Triebwagen, die bei der Deutschen Reichsbahn ebenfalls eingesetzt sind, wurden im VEB Waggonbau Görlitz hergestellt. Zur Abdeckung des zunehmenden Bedarfs an ORT wurden in den späteren Jahren noch einige zweiachsige Triebwagen der Baureihe M 131.3 rekonstruiert und zu ORT umgebaut.

Im Jahr 1972 wurde in der Tatra-Waggonfabrik in Studénka ein neuer vierachsiger ORT mit der Baureihenbezeichnung M 250.0 entwickelt. Da die elektrisch betriebenen Strecken der ČSD ständig zunehmen, werden auch immer mehr ORT benötigt. Außerdem sollen die bisher verwendeten Triebwagen der Baureihe M 144.0, M 263.0 und M 131.3 nach und nach ersetzt werden. Dieser Triebwagen, wird sowohl für die mit 3 kV Gleichstrom als auch für die mit 25 kV Wechselstrom elektrifizierten Strecken der ČSD eingesetzt.

Der Triebwagen M 250.0 wurde aus dem bereits seit Jahren im Reiseverkehr auf Haupt- und Nebenbahnen bewährten vierachsigen Triebwagen M 240.0 entwickelt. Dabei wurden die Konstruktion des Rahmens und des Wagenkastens, das Laufwerk sowie die Antriebsanlage und die elektrische Ausrüstung von dieser Triebwagen-Baureihe direkt übernommen. Dadurch war es möglich, den neuen Triebwagen (ORT), sowohl in relativ kurzer Zeit zu bauen als auch die Betriebserprobung auf dem Eisenbahnversuchsring in Cerhenice zu verkürzen.

Aufbau des Wagens

Der geschweißte Wagenkasten ruht auf zwei zweiachsigen Drehgestellen. Das Untergestell wird aus einer leichten geschweißten Stahlkonstruktion aus gepreßten und gebogenen Trägern gebildet. Das Wagenkasten- und Dachgerippe ist ebenfalls aus leichten geschweißten Stahlträgern gefertigt. Der Wagenkasten ist außen mit Blech verkleidet. Die Innenwände und die Decke wurden aus imprägnierten Holzfaserplatten, die mit einem Umacart-Belag versehen sind, hergestellt.

Der Triebwagen ist in zwei Endführerstände, einen Werkstattraum mit Aussichtsturm, einen Waschraum, Toilette und Umkleideraum eingeteilt. Die nach innen zu öffnenden Einstiegstüren befinden sich jeweils auf der linken Seite jedes Führerstandes. In beiden Führerständen ist ein Fahrpult, das mit allen Instrumenten zur Steuerung und Kontrolle der Maschinenanlage, dem Führerbremsventil und Geschwindigkeitsmesser ausgerüstet ist, angeordnet. Die Triebwagen sind im Gegensatz zu den Triebwagen der Baureihe M 240.0 allerdings nur mit einer Einfachsteuerung ausgerüstet, was ihren Einsatzerfordernissen entspricht.

Jede Seitenwand ist mit einer großen zweiteiligen Schiebetür, mit drei großen und mit einem kleinen Fenster, deren oberer Teil abklappbar ist, versehen. An der Stirnseite befinden sich dreiteilige Fenster, die bis in die Seitenwände gezogen sind. Sie ermöglichen dadurch eine gute Beobachtung der Strecke sowohl bei der Fahrt als auch bei den Arbeiten an den Fahrleitungsanlagen. Der trapezförmige Aussichtsturm ist nach allen Seiten verglast.



Bild 1 Der neue ORT der ČSD der BR M 250.0

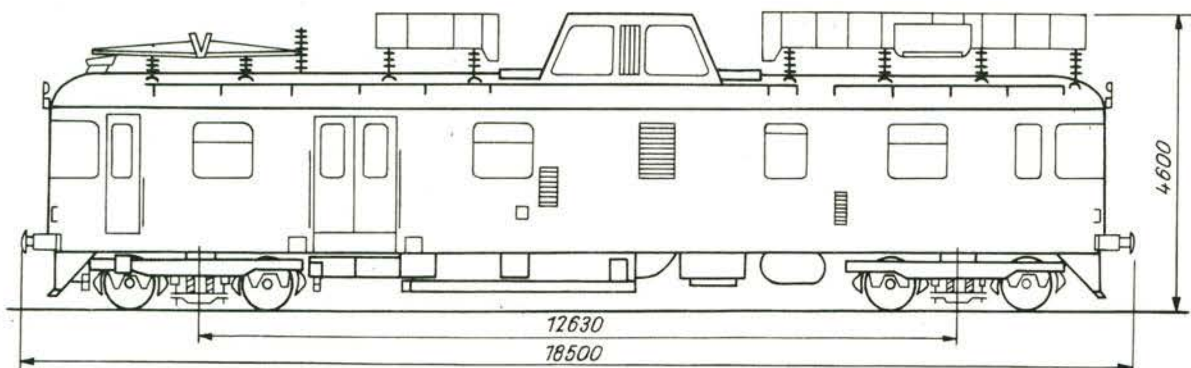


Bild 2 Maßskizze des ORT M 250.0 *Zeichng. und Fotobeschaffg.: Verfasser*

Zur Wartung, Pflege und Reparatur der Fahrleitungsanlagen mit 3 kV und 25 kV dienen zwei isolierte Arbeitsplattformen auf dem Wagendach. Die elektrische Isolation ermöglicht das Arbeiten unter Spannung. Weiterhin ist der Triebwagen mit einem Meß-Stromabnehmer ausgerüstet.

Fahrgestell und Antriebsanlage

Das Laufwerk besteht aus zwei 2achsigen Drehgestellen, von denen das vordere das Antriebsdrehgestell ist. Als Antrieb dient der bewährte luftgekühlte 12-Zylinder-Viertakt-Dieselmotor T 930-41 mit direkter Kraftstoffeinspritzung. Seine Leistung beträgt 280 PS bei einer Umdrehung von 1800 U/min. Er ist mit dem hydraulischen Getriebe H 250 M, das drei Umwandler besitzt, elastisch verbunden. Motor und Getriebe sind in einem gemeinsamen Rahmen befestigt und in Unterfluranbringung angeordnet. Die Übertragung der Leistung erfolgt vom Motor und Getriebe über eine Gelenkwelle auf den Antriebsradsatz des vorderen Drehgestells. Die Höchstgeschwindigkeit des Triebwagens beträgt 80 km/h. Er ist mit drei Bremsen, und zwar mit
- einer selbsttätig wirkenden Druckluftbremse DAKO
- einer direkt wirkenden Bremse DAKO und
- einer Handbremse

ausgestattet.
Eine elektrische Anlage, die aus einem Hilfsdieselmotor mit einem Wechselstromgenerator 11 kVA besteht, erzeugt den für die verschiedenen Verbraucher benötigten Strom. Die Beleuchtung des Inneren erfolgt durch Leuchtstoffröhren. An den Stirnseiten sind am Dach acht Tiefstrahler angeordnet, die auch nachts für eine ausreichende Helligkeit bei den Arbeiten sorgen.
Der Triebwagen wird durch eine Ölfeuerung mit Warmluft beheizt.
Die Farbgebung des Wagenkastens ist karminrot, das Dach einschließlich der Arbeitsbühnen und des Aussichtsturmes sind grau, der Meßstromabnehmer rot, das Untergestell schwarz gespritzt. Die abgerundeten Kanten der Stirnwände tragen die bei der ČSD gebräuchlichen schwarz-gelben Warnstreifen. Die Triebwagen sind ober- und unterhalb der Fensterreihe mit Zierstreifen versehen, die ebenso wie die Beschriftung elfenbeinfarben gehalten sind.

Technische Angaben

Achsanordnung	—	B'2'
Spurweite	mm	1435
Länge über Puffer	mm	18500
Drehzapfenabstand	mm	12630
größte Höhe	mm	4600
Außenbreite des Wagenkastens	mm	3003
Motorleistung	PS	280
Kraftübertragung	hydraulisch	
Eigengewicht	kp	32000
Höchstgeschwindigkeit	km/h	80

Literatur:
Tatra Vagónka Studénka n. p., „Ctyřnápravový dieselhydraulický motorový vůz pro zvláštní účely dráhy určený k prohlídkám, údržbě a opravám trolejového vedení ř. M 250.0"
Ing. Jiří Jelen, „Motorový vůz řady M 250.0" (aus „Železničář" Nr. 13/72)

Eisenbahnpraxis

Fachzeitschrift für den Betriebs-, Verkehrs- und Fahrzeugbetriebsdienst der Deutschen Reichsbahn

Erscheint monatlich, Umfang 36 Seiten,
Einzelpreis 1,— M
Vierteljahresabonnement 3,— M

Die Zeitschrift beinhaltet unter anderem Beiträge über den Containerverkehr, den Traktionswandel, über moderne Methoden und Mittel der Betriebsführung, der Anwendung der elektronischen Datenverarbeitung, über die Rangiertechnik, Verbesserung der Technologie von Rangierbahnhöfen, Betriebssicherheit und Triebfahrzeugdienst.
Ergänzt wird die Zeitschrift mit einer Eisenbahn-Wissenskartei.

Schienenfahrzeuge

Fachzeitschrift für den Einsatz, die Instandhaltung und den Bau von Schienenfahrzeugen

Erscheint monatlich, Umfang 36 Seiten,
Einzelpreis 1,— M
Vierteljahresabonnement 3,— M

Allmonatlich erscheinen in dieser Zeitschrift sowohl konstruktive Beschreibungen, Erfahrungen beim Betriebseinsatz, Hinweise für die Störungssuche, als auch detaillierte Angaben über moderne Fertigungstechnologien für den Bau und die Instandhaltung von Eisenbahntriebfahrzeugen und -wagen.

Signal und Schiene

Fachzeitschrift für den Eisenbahnbau sowie das Sicherungs- und Fernmeldewesen der Deutschen Reichsbahn

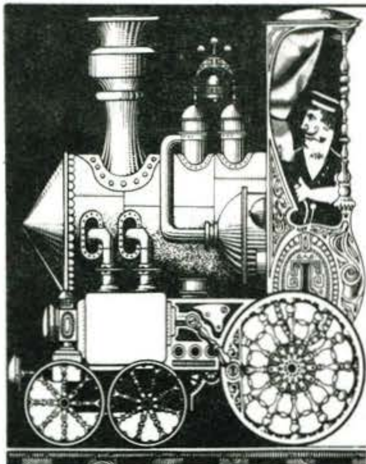
Erscheint monatlich, Umfang 36 Seiten,
Einzelpreis 1,— M
Vierteljahresabonnement 3,— M

Die Anwendung neuer Techniken und Technologien in Verbindung mit der sozialistischen Rationalisierung in den Bereichen Gleisanlagenbau, Brücken und Kunstbauten, Hoch- und Ingenieurbau sowie Sicherungs- und Fernmeldewesen der DR sind die wichtigsten Themen dieser Zeitschrift. Darüber hinaus sind Ergebnisse aus Forschung und Industrie des In- und Auslandes zu finden. Auf der Ebene der Praxis will die Zeitschrift Forum des Erfahrungsaustausches insbesondere aus dem Neuererwesen sein. Dabei wendet sie sich gleichermaßen an Facharbeiter, Meister und Ingenieure.

Abonnementsbestellungen nehmen die Deutsche Post oder der Verlag entgegen.



transpress
VEB Verlag für Verkehrswesen



EINE FACHFILIALE FÜR MODELLEISENBAHNEN

- Fachgerechte Beratung
- Übersichtliches Angebot
- Vermittlung von Reparaturen



direkt am U-Bahnhof Dimitroffstraße

1058 Berlin, Dimitroffstr. 2 Telefon: 4 48 13 24

VEB Eisenbahn-Modellbau

99 Plauen, Krausenstraße 24 – Ruf: 34 25

Unser Produktionsprogramm:

Brücken und Pfeiler, Lampen, Oberleitungen (Maste und Fahrdrähte), Wasserkran, Lattenschuppen, Zäune und Geländer, Beladegut, **nur erhältlich in den einschlägigen Fachgeschäften.**

Ferner Draht- und Blechbiege- sowie Stanzarbeiten.

Überstromselbstschalter / Kabelbäume u. dgl.

Modellbau und Reparaturen

für Miniaturmodelle des Industriemaschinen- und -anlagenbaues, des Eisenbahn-, Schiffs- und Flugzeugwesens sowie für Museen als Ansichts- und Funktionsmodelle zu Ausstellungs-, Projektierungs-, Entwicklungs-, Konstruktions-, Studien- und Lehrzwecken

---

VEB SPIELWARENFABRIK BERNBURG

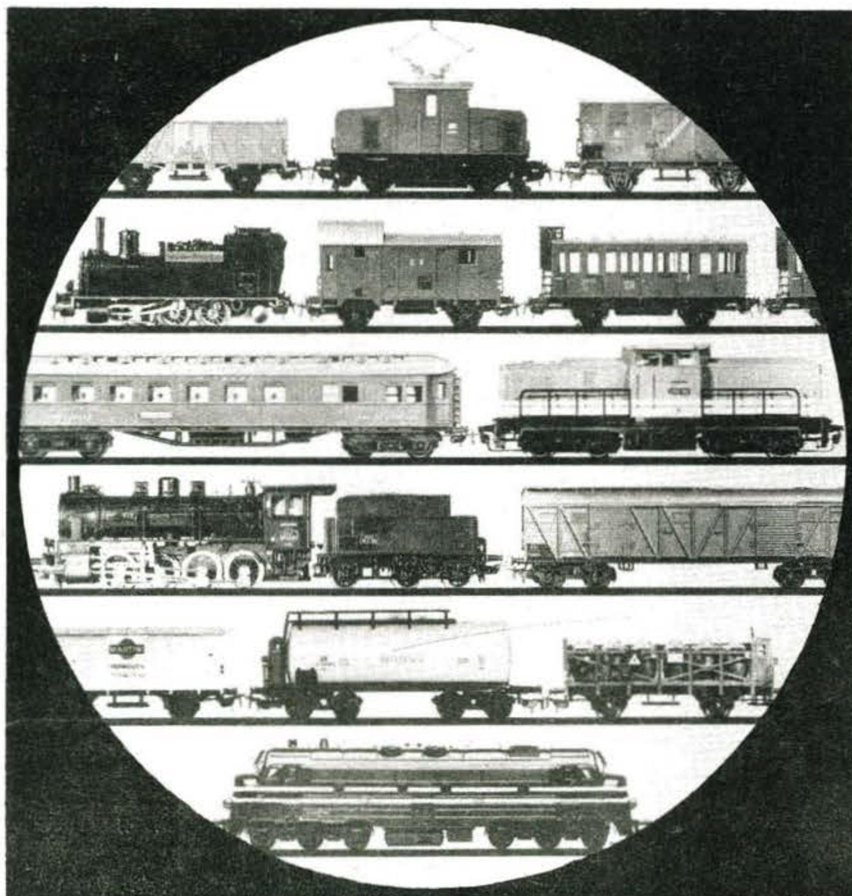
435 Bernburg,

Wolfgangstraße 1,

Telefon: 2382 und 2302

Wir stellen her:

Modelleisenbahnzubehör in den Nenngrößen HO – TT – N, Figuren, Tiere, Autowagen, Lampen, Brücken usw. Kunststoffspritzerei für technische Artikel.



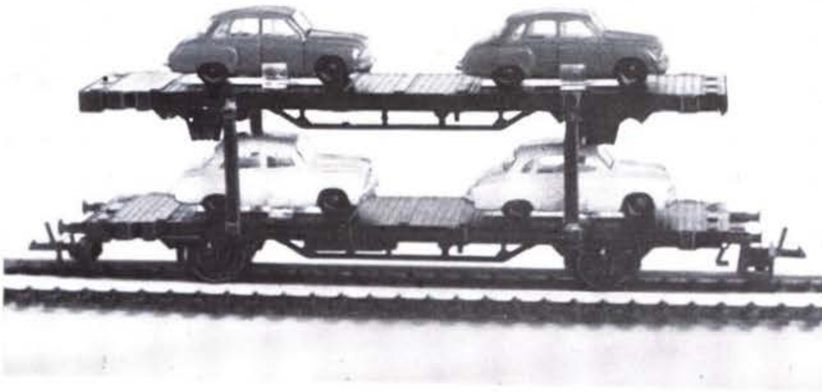
PIKO MODELLBAHNEN

erfreuen seit 25 Jahren
einen immer größer werdenden
Kreis von Modellbahnfreunden
originalgetreue Nachbildung
größte Detailgenauigkeit
lupenfeine Beschriftung
hervorragende Laufeigenschaften
zeichnen unsere kompletten
Modellbahnsortimente
in den Nenngrößen -H0- und -N-
aus und bilden die Grundlage
für die hohe Wertschätzung
bei unseren Kunden



VEB Kombinat PIKO Sonneberg
DDR 64 Sonneberg
Karl-Marx-Straße

Selbst gebaut



1

***Bild 1** Der Schüler Sergej Molotkow aus Leningrad (siehe auch Anlagenbildseite) bastelte sich aus handelsüblichen TT-Fahrzeugen diesen Autotransportwagen*

Foto: S. Molotkow, Leningrad

***Bild 2** Der Modellbahnfreund Horst Winkelmann aus Zwickau ist der Erbauer dieser hübschen Schmalspurdampflokomotive der BR 99^{17} der DR in der Nenngröße HO_e*

***Bild 3** Das im Bild 2 gezeigte Modell der 99 1715 — 4 mit geöffneter Rauchkammertür*

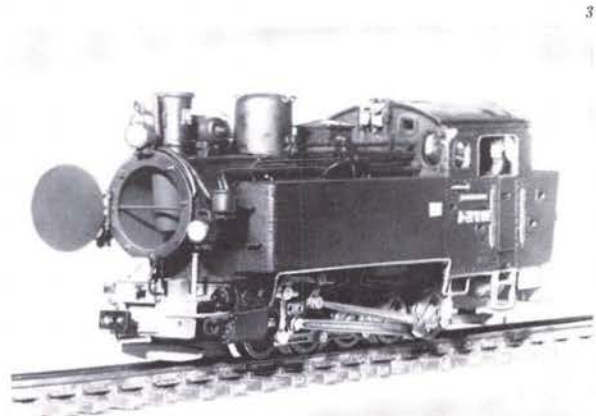
***Bild 4** Auch der Bruder von Herrn Winkelmann, Ing. Klaus Winkelmann aus Zwickau, ist Liebhaber von Schmalspurmodellen und baut diese selbst. Sein Werk ist das Modell der 99 685, ebenfalls in HO_e*

Fotos: Horst Winkelmann, Zwickau

2



3



4

